

SKI-ABILITY: INDICAZIONI OPERATIVE PER COMPENSORI SCIISTICI INCLUSIVI DELL'AREA ALPINA

Alberto Arenghi, Mariachiara Bonetti, Fausto Cesena



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI BRESCIA

pagina
colophon



Indice

- Prefazione
- Introduzione
 - Riferimenti bibliografici
- **Capitolo 1 – Ski-Ability: Accessibilità e fruibilità dei comprensori sciistici**
 - Premessa
 - 1. Accessibilità e fruibilità: fondamenti concettuali
 - 2. Universal Design e progettazione inclusiva
 - 3. Accessibilità e sport sulla neve
 - 4. Il progetto Ski-Ability: un laboratorio metodologico
 - 5. Domande di ricerca
 - 6. Conclusioni
 - Riferimenti bibliografici
- **Capitolo 2 – Ski-Ability: i sopralluoghi ai comprensori ‘pilota’**
 - Introduzione
 - 1. Piani di Bobbio e Valtorta (Italia)
 - 2. Colere (Italia)
 - 3. Predazzo (Italia)
 - 4. Madrisa - Klosters (Svizzera)
 - 5. Kaunertaler Gletscher (Austria)
 - 6. Söllereckbahn Oberstdorf (Germania)
 - 7. Großer Arber (Germania)
- **Capitolo 3 – Ski-Ability: le Indicazioni Operative**
 - 1. Accessibilità e fruibilità nei comprensori sciistici: quali Indicazioni Operative?
 - 2. La flow-chain per l'accessibilità: struttura e finalità
 - 3. Fase 1: Pre-trip info
 - 4. Fase 2: Arrivo e accoglienza
 - 5. Fase 3: Impianti e piste
 - 6. Livelli di accessibilità: Ski-Ability Basic, Comfort, Plus
 - Appendice: Sintesi indicazioni operative e checklist per l'accessibilità dei comprensori sciistici

SKI-ABILITY: INDICAZIONI OPERATIVE PER COMPENSORI SCIISTICI INCLUSIVI DELL'AREA ALPINA

Alberto Arengi, Mariachiara Bonetti, Fausto Cesena



Ski-Ability: Prefazione

Otati doluptate nobit laboreh enihici atemodis adis resserendis verum que volorer ferfernati si si remperem rese consenis ma sunt etur, ut repelitalis rem velest vereria sum vid que nos as venes vellupta pra cum quae. Gia ium faccustibus asit, niet lacim vidundion cum idit, nullis eos qui adi derum quiae sunt aliatis et omnisque ariat quam, omnis doluptatio tem et reperrorum aspercias rem. Fici dolore mperita quibus ipsus iur, sa esed quid et di imus dolupic aepudi volupt es ea nulpa cum quam ius rerrum reiusapid eost quid quo quame sit quis doluptatest volupta temoditibusavorpori nos reperume eaque voluptas dolupta delescit, tem reped quo ilibusam reperum est, ventum quis maximporio moloritintis explia dolorrorem ratemporibus et etum adis comnis eum quatur a quas atem facessitatem aribus alitiis dus nati comnimust aut omnitis res maio. Ibus ma sed modi dollorpos non cores nimaxim qui omniminciunt aciistiorro volorepudit lab incimus volum aut omnis mollaut que sum explani militatum idessimincto omnient quame nonestius mos aut vendebi tasperum erisitat harchicimi, offic tem que ation con por re pa pa veles alissim invent que delicipiscia sapitatem imaxim ex estorem adis mosam, qui que endantem sapis et quo il iliquos exero exces sinvel incit estrum dollata volum voluptatisto maio. Ebit in nestotat.

Vitintia explabo. Itam fugiasp erehendebis expelec tiisciundam quiaturibus magnis sunt quos doloritat ut quo dolupictur? Faccum dolenitatis ditium, nem ulparum ipsunto omnimpo sanditaesed expe estio dipit, officipic tem volut as ut vel ea doluptae sus dolorep elluptatum, con proviti id eum quia autat odit et, volorem velicipic tempore cullant laborem aut aperiae corem ut auta simporitas nim que ilist faceridelia erspero rendit imusci nectat et voluptation repudae core, nobist exceri to volorpore, cone parchil lacepudaero volupta tiuriorum re nonseque ilitem iur aboriat quosto blaceaq uodignam ut volupta ssimaximpor sequo et es et asinistiant, utem et equatur si odi dolupta quia quis num la consene nonse cullaut occatis quosam rerit evelect otature maximolo illit, sedi imin re cupintus, elendaepero molor sed qu

Hit incilicipsam ipid molupis ad mo et esto magniendi des doloreium es utatquae
iliatem quaest, tenecum est lit dolesequo enimos ea imus ea voloreperum eaqui con
nos cus rescient fugiaturiaes et volorem. Nam inusci debis repellat lab ium nos abo-
ribus id unt, que estenis aut aliqui quunt harum sum esto veriasped quiam, vollac-
cus sitatur rem faccollab id etur sequam quis maiorerum quatet faccus et volupti
omnis et mollibus evenesto molore de ea vero id qui consequid mi, id essit laborem
porepta quatio. Sequo cus, officim oluptat uribera ersped qui alibus aut aliquam et
asitatquibus sed quos nobisqui cullores mod et fugiatem inimet adi quam accusam
eum nulparum idunto moluptiae debit aut alia venis minctat.

Ovid maionectotas molectet, ommolore dolum volupiduciis pro dendigendi cor-
porror asi aut quiam, qui omnia solupta conse eum fuga. Namusapit, iunto quam,
sumet fuga. Nem rero odisciis mi, quidunt rerionsenim quod mo idion consedictem
ditia simaxim quam, sitatio tem nosaepr ention re mi, quatur aut volor auditat iore-
peritae vel magnis quae dolorep udandit, sime res untum quia parcius maio. Nequo
cus, untio il eaque velendis dolutem. Isi non con precest ionsedi non rem quatecae
omnis estiae. Nam fuga. Lorrupta nissimi nihilit fugiae sint etum apis ad quati to
esti to excerum recabore sit vendusante lab inctius, eicitat.

Epudisqui aut quas sitatem non endiate mporpor aut audipsus dolupti unduciisque
quos dolorum eum, il int et ullate sum rerrum sapis quame nulparum incipient.

Omnihil laborpo reperumquo omnimentiat.

Que everit eaquis et et omnit, simod quas ipsumqui core voluptio. Occae. Nam int
eosaperent, sam, ut vera nonsequis seraecestem facessi tiberum quaecto tet ad
eturibu sdaectatus.

Ique nobitem a veliquost erumenis et hil id quas ulpario. Et quam, quis arunt, quis
eum everum sus sunt quam que nectem rerion restio. Nam, simin cone maximag
nimagnit la explabor anihilliti alitium ipsunt voloreperis prat enist ut re, sectae pre,
sum dolorest apicipid es errum que volestiis delit as dolest ut a vellorrovid quia ime
preria pliquo eaque. Nem accusdae consequas doluptatum ex es dolorep errum-
qui a est volorib usdanih ilitam nem il is conem nit voluptatint vendam laborum res
apic tempore pellorruptus provitaqui int hiti ut ipsaperiam conse sequatus et, sum

Occus ut veliatempor siti te nimus remporemod quaturibusam qui temolendem no-
bitas assunt amus.

Atusa dolenda pella volut re essinte volent.

Ficimus earibus ditiat.

Ex etur? Emoluptas quae voluptat.

Re voloreseque cor autes ullut rerunt et autem haruptat mo eos sitatur?

Cearita tionsectota volenim agniend igent, te nes etumquate corestionse veliati
umquodi ciderovit et mos earum libeaquis estio molupta voluptas dem dis aut qui od
que nobit dolo bernatque dia sant ea soluptatia niscidebis secto comnimu saeprae
des evelese quisti doluptam, aut quas ut etur aut volorro qui dolorest, sequistibus

Responsabile Regione Lombardia

Introduzione



Kaunertal. una delle piste innevate



Ski-Ability: Introduzione

Questo studio intende approfondire il tema dell'accessibilità e della fruibilità dei comprensori sciistici nell'ambito del progetto Ski-Ability promosso dalla Regione Lombardia nell'ambito della Comunità di Lavoro ArgeAlp e da entrambi co-finanziato.

Lo svolgimento dello studio si è articolato partendo da come l'accessibilità viene comunemente riconosciuta e trattata in ambiti edilizi e urbani 'tradizionali' a livello internazionale (Universal Design) per poi specializzarsi e adattarsi ai contesti sciistici (Capitolo 1). I sopralluoghi dei comprensori pilota (Capitolo 2), scelti dalle regioni che afferiscono alla Comunità di lavoro Arge Alp, hanno fornito un significativo panorama delle differenti situazioni in cui le stazioni sciistiche operano al fine di offrire il grado di accessibilità e fruibilità migliore (per alcuni già in essere, per altri in fase di avvio) che si differenzia per le caratteristiche morfologiche del comprensorio stesso e per l'esperienza più o meno consolidata maturata negli anni.

Quanto sopra ha permesso di definire, attraverso una *flow-chain*, una metodologia che metta in grado i gestori del comprensorio di leggere e definire in un unico 'quadro' la situazione nel suo complesso, le variabili in gioco e la loro interdipendenza nell'ottica di apportare, in maniera ecosistemica e non spot, quelle azioni che innalzino il grado di accessibilità con consapevolezza (Capitolo 3).

Le righe che seguono, intendo offrire alcuni spunti di carattere culturale circa l'importanza che l'accessibilità e fruibilità di luoghi, oggetti e servizi ricoprono per la definizione di società inclusive, eque e coese.

Il miglioramento dell'accessibilità e fruibilità di un luogo, un bene o un servizio è, generalmente, un'operazione trasversale che coinvolge vari attori. Può essere assimilata ad una catena la cui resistenza è data da quella di ciascun anello che la compone: se anche solo uno di essi fosse debole, l'intera catena si spezzerebbe.

In un ambito montano (innevato) il miglioramento è possibile se tutti gli attori che gestiscono e rappresentano il territorio contribuiscono in maniera proattiva al conseguimento del risultato attraverso programmi, azioni e obiettivi condivisi nelle modalità e nei tempi. In particolare, non si tratta soltanto di incidere fisicamente sul territorio, ma, più propriamente, di gestirlo secondo modalità differenti da quelle tradizionali.

La progettazione di luoghi, beni e servizi avrà sempre bisogno, nel corso del tempo, di ulteriori adeguamenti che cerchino di correggere gli errori e di includere gradualmente il maggior numero possibile di persone. Da questa evidenza derivano due importanti riflessioni:

1. L'accessibilità di un luogo, di un bene o di un servizio non è un prodotto fisso e definitivo, un risultato raggiunto una volta per tutte, ma è un concetto dinamico soggetto a costanti controlli e verifiche sulla base dell'evoluzione delle conoscenze, della sensibilità, delle trasformazioni sociali e delle innovazioni tecnologiche.
2. La valutazione dell'accessibilità di un luogo, di un bene o di un servizio non può essere espressa con un "sì" o un "no", bensì come un livello di soddisfazione su una scala di valori, che possiamo definire "grado di accessibilità". Questa valutazione, che si riferisce a diversi gruppi di utenti e a determinati fattori contestuali, è temporanea e "incerta" e il suo margine di errore è molto ampio, dipendendo da molte componenti e, in primo luogo, dall'accuratezza con cui questi gruppi sono definiti (Arengi et al., 2016).

Se da un lato l'approccio secondo i principi dello Universal Design soddisfa le esigenze del maggior numero di utenti possibili, in contesti montani innevati occorre un approccio più personalizzato/soggettivo che soddisfi la connotazione di fruibilità.

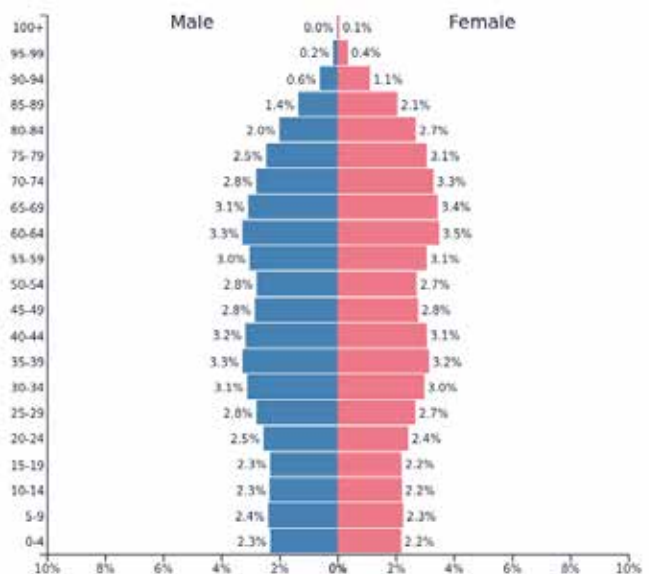
In generale, occorre ragionare in maniera olistica e critica, individuando quali siano i vantaggi di un territorio montano accessibile e fruibile (ovvero domandarsi "perché"), per poi agire nell'ambito di un quadro generale ben definito in maniera programmata (ovvero domandarsi "come").



EUROPE - 2025
Population: 744,398,831



EUROPE - 2030
Population: 738,433,453



EUROPE - 2050
Population: 703,027,759

Figura 1.1 - Le proiezioni demografiche in Europa ad oggi, al 2030 ed al 2050.

Secondo il Consiglio dell'Unione Europea, in Europa, circa 101 milioni di persone (il 27% della popolazione) hanno una qualche forma di disabilità. Nel mondo, circa 650 milioni di persone residuano una disabilità (il 15% della popolazione). Nel mondo, circa 650 milioni di persone residuano una disabilità (il 15% della popolazione).

Questi numeri riflettono, soprattutto in Europa, l'invecchiamento della popolazione, il che obbliga a pensare che investire in ambienti, anche montani, sempre più accessibili significa soddisfare le esigenze di una fetta di popolazione assolutamente non trascurabile ed in aumento come dimostrano le proiezioni demografiche (Figura 1.1).

Accanto a ciò, rendere accessibili e fruibili gli ambienti montani significa restituire *in primis* vantaggi alla popolazione locale, scongiurando, peraltro, il fenomeno dell'abbandono che è sempre più accentuato.

Per condurre valutazioni ed azioni, è fondamentale coinvolgere figure con ruoli manageriali, capaci di avere una visione trasversale dell'intero comprensorio. Non si tratta solo di conoscere i singoli servizi, ma di saper interpretare i concetti di accessibilità e fruibilità nella loro complessità, mettendo a sistema infrastrutture, processi e persone per restituire un quadro realistico e completo.

Occorre dunque lavorare nel comprensorio affinché vengano coinvolti non solo gli operatori degli impianti sciistici, ma anche tutti coloro che a vario titolo si occupano, al suo interno, di accoglienza (strutture ricettive, ristorazione e bar, trasporti, servizi alla persona, luoghi culturali, etc...), senza trascurare il coinvolgimento della popolazione locale per la creazione di società coese, inclusive ed eque.

Alberto Arengi,
Mariachiara Bonetti,
Fausto Cesena.

Riferimenti bibliografici

Arengi, A., Garofolo, I. and Lauria, A. (2016) 'On the relationship between universal and particular in architecture', in Petrie, H., Darzentas, J., Walsh, T., Swallow, D., Sandoval, L., Lewis, A. and Power, C. (eds) *Universal Design 2016: learning from the past, designing for the future. Studies in Health Technologies and Informatics*, Vol. 229. Amsterdam: IOS Press, pp. 31-39. <https://doi.org/10.3233/978-1-61499-684-2-31>.



Premessa

La montagna rappresenta da sempre uno degli spazi più suggestivi e al contempo sfidanti per la presenza umana. Contesto fragile, inospitale e potente, essa impone una relazione diretta con la natura, mediata da condizioni morfologiche, climatiche e culturali uniche. Negli ultimi decenni, l'interesse crescente per il benessere derivante dal contatto con la natura ha spinto il mondo scientifico, le istituzioni e la società civile a interrogarsi sulla fruibilità equa e sostenibile degli ambienti naturali per tutte le persone, incluse quelle con disabilità. In tale cornice, le aree montane innevate si configurano come luoghi emblematici per analizzare il rapporto tra accessibilità, inclusione e diritto di cittadinanza.

Le disuguaglianze nell'accesso alla natura – come dimostrato dalla letteratura in ambito *public health e disability studies* – sono il risultato dell'interazione tra limitazioni individuali e fattori ambientali (Bowen, Lynch, 2017; Hartig et al. 2014). La montagna, con le sue condizioni estreme e la limitata infrastrutturazione, amplifica tali disuguaglianze, rendendo necessaria una riflessione che superi il concetto di barriera fisica per abbracciare una visione più ampia, culturale e progettuale dell'accessibilità. È in questa prospettiva che si inserisce il progetto Ski-Ability promosso dalla Comunità di lavoro Arge Alp e con capofila Regione Lombardia: non un semplice intervento tecnico, ma un laboratorio per sperimentare pratiche inclusive nei contesti sciistici alpini. La montagna è spesso idealizzata come spazio di libertà, contemplazione e avventura, ma allo stesso tempo resta uno dei luoghi più escludenti per le persone con disabilità. Nel contesto della progettazione inclusiva, la montagna può fungere da banco di prova per le strategie più avanzate di

integrazione, superando le sfide imposte da topografia, isolamento e rigidità atmosferica stagionale. Nonostante l'enfasi posta negli ultimi decenni sullo sviluppo sostenibile e sull'ecoturismo, i modelli prevalenti di fruizione alpina continuano a privilegiare un'utenza standard, spesso trascurando le esigenze di chi possiede capacità motorie, sensoriali o cognitive differenti. Da qui nasce la pressante esigenza di un cambiamento di paradigma, orientato non più solo alla compensazione ma anche alla valorizzazione della diversità umana come risorsa progettuale. Questo approccio trova conferma anche nelle più recenti politiche globali internazionali, come l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile (in particolare obiettivi 3, 10, 11 e 17), che richiama la necessità di 'non lasciare indietro nessuno' anche nella fruizione dei beni naturali e culturali.

1. Accessibilità e fruibilità: fondamenti concettuali

La distinzione tra accessibilità e fruibilità è fondamentale per la progettazione inclusiva degli ambienti innevati. L'accessibilità riguarda le caratteristiche oggettive di uno spazio ed è una risposta di carattere oggettivo agli standard normativi – come la presenza di percorsi senza barriere architettoniche – mentre la fruibilità concerne l'effettiva possibilità soggettiva dell'individuo di utilizzare quello spazio in relazione alle proprie capacità e aspettative (Iwarsson, Ståhl 2003). Nel contesto montano, un sentiero o un rifugio tecnicamente accessibile può risultare non fruibile per una persona con disabilità motoria se non è previsto un adeguato percorso o servizio di trasporto, l'assistenza sul posto o informazioni comprensibili.

Questa distinzione risulta particolarmente rilevante alla luce della Classificazione Internazionale del Funzionamento (ICF), secondo cui la disabilità è il risultato dell'interazione tra fattori personali e ambientali (WHO, 2001; Day et al., 2012). L'approccio relazionale si oppone a visioni meramente mediche o tecnico-ingegneristiche della disabilità, proponendo invece un modello in cui il contesto gioca un ruolo attivo nella definizione delle possibilità di partecipazione. Ciò implica che ogni intervento progettuale debba partire non solo dalla rimozione di ostacoli fisici, ma anche dall'analisi dei fattori culturali, informativi, organizzativi e sociali.

L'accessibilità si configura come un concetto relazionale, il che implica che le problematiche ad essa connesse debbano essere interpretate come espressione di una relazione tra individuo e ambiente. In altre parole, l'accessibilità emerge dall'incontro tra la capacità funzionale di una persona o di un gruppo e la progettazione e le esigenze dell'ambiente fisico. Essa si riferisce primariamente alla conformità con normative e standard ufficiali, assumendo pertanto una natura prevalentemente oggettiva. Ogni qualvolta si utilizzi il concetto di accessibilità, le affermazioni devono fondarsi su informazioni valide e affidabili, raccolte attraverso un processo articolato in tre fasi distinte:

- 1. Componente Personale: descrizione della capacità funzionale dell'individuo o del gruppo target, basata su conoscenze relative al funzionamento umano.*
- 2. Componente Ambientale: descrizione delle barriere presenti nell'ambiente in esame, in relazione alle norme e agli standard disponibili.*
- 3. Analisi di Giustapposizione: una valutazione che accosta la componente personale e la componente ambientale, al fine di descrivere le problematiche di accessibilità riscontrate.*

Il concetto di usabilità postula che un individuo debba essere in grado di utilizzare l'ambiente – inteso come capacità di muoversi, permanere e fruire degli spazi – in condizioni di parità con gli altri cittadini.

L'accessibilità rappresenta un prerequisito necessario per l'usabilità, rendendo indispensabile l'acquisizione di informazioni relative all'interazione persona-ambiente.

Tuttavia, l'usabilità non si fonda esclusivamente sulla conformità a norme e standard ufficiali; essa possiede una natura prevalentemente soggettiva, incorporando valutazioni degli utenti ed espressioni soggettive del grado di fruibilità.

L'usabilità costituisce una misura di efficacia, efficienza e soddisfazione.

Elemento distintivo fondamentale che differenzia l'usabilità dall'accessibilità è l'introduzione di una terza componente: quella dell'attività.

Ogni qualvolta si ricorra al concetto di usabilità, le affermazioni devono essere basate su informazioni valide e affidabili, raccolte attraverso un processo articolato in quattro fasi:

- 1. Componente Personale: descrizione della capacità funzionale nell'individuo o nel gruppo target, basata sulla conoscenza del funzionamento umano.*
- 2. Componente Ambientale: descrizione delle barriere presenti nell'ambiente in esame, in relazione alle norme e agli standard disponibili, ma anche basata sulla valutazione degli utenti.*
- 3. Componente dell'Attività: descrizione delle attività che devono essere svolte dall'individuo o dal gruppo target nel dato ambiente.*
- 4. Analisi Integrata: un'analisi che integra le componenti personale, ambientale e dell'attività, culminante nella descrizione dei problemi di usabilità. Quest'ultima include la descrizione della misura in cui le esigenze umane, basate sulle preferenze individuali o di gruppo, possono essere soddisfatte in termini di svolgimento delle attività nell'ambiente target (Iwarsson, Ståhl 2003).*

2. Universal Design e progettazione inclusiva

Lo Universal Design (UD), introdotto e teorizzato da Ronald Mace negli anni Novanta, si configura come un approccio progettuale capace di includere la più ampia varietà di utenti fin dalle fasi iniziali della progettazione. Contrariamente all'adattamento post-progettuale per singole disabilità, l'UD propone soluzioni ambientali, architettoniche e comunicative fruibili senza necessità di modifiche, migliorando la qualità d'uso per tutti (Story et al., 1998).

Nel contesto degli ambienti innevati, l'UD deve necessariamente essere interpretato in modo flessibile e strategico, adattandosi alle specificità morfologiche e climatiche del territorio. Progettare in alta montagna richiede soluzioni che non sempre possono seguire regole standardizzate, ma devono tenere conto della stagionalità, dell'instabilità meteorologica e della necessità di attrezzature specialistiche. In questo senso, la progettazione inclusiva si apre a un dialogo con il design partecipato, riconoscendo la centralità degli utenti nell'individuazione dei bisogni e delle soluzioni più efficaci (da Silva, Almendra, 2007).

Esperienze come il progetto 'Alto Adige per tutti', in cui l'accessibilità di strutture turistiche e percorsi naturalistici viene valutata da esperti con disabilità, evidenziano l'efficacia di approcci integrati. Questi includono la valutazione tecnico-oggettiva, ma anche quella esperienziale e comunicativa, fornendo strumenti trasparenti per la scelta consapevole da parte dell'utenza. La progettazione inclusiva non si limita quindi al piano tecnico ma si estende a una dimensione etica, culturale e relazionale, dove l'accesso alla montagna diviene espressione di un diritto alla natura e alla cittadinanza attiva. Il concetto di progettazione universale è stato progressivamente recepito anche in ambito normativo: la Convenzione ONU sui Diritti delle Persone con Disabilità (UN, 2006) richiama esplicitamente l'UD all'articolo 2, e lo European Accessibility Act (EU, 2019) sull'accessibilità dei prodotti e dei servizi ne formalizza l'importanza nei settori del turismo, dei trasporti e della comunicazione.

3. Accessibilità e sport sulla neve

Lo sport, in particolare quello praticato in ambiente naturale, riveste un ruolo centrale nella promozione del benessere psicofisico, della socialità e dell'inclusione. Tuttavia, l'accesso agli sport invernali, come lo sci, il fondo o lo snowboard, è spesso limitato da barriere fisiche, informative, economiche e culturali. Le persone con disabilità incontrano ostacoli legati alla scarsità di infrastrutture fruibili, alla mancanza di personale formato, alla carenza di informazioni accessibili e a un'immagine pubblica dello sport sulla neve ancora fortemente normotipica.

Le buone pratiche sviluppate in Canada e negli Stati Uniti, (da organizzazioni come la Canadian Adaptive Snowsports Association), dimostrano che un'effettiva inclusione sportiva richiede la presenza di un ecosistema complesso: attrezzature specializzate, istruttori qualificati, accesso al trasporto, servizi di accoglienza, reti associative e sostegno istituzionale. È dunque necessario superare l'idea dell'accessibilità come condizione puntuale o materiale, e adottare una prospettiva sistemica in cui l'intero contesto – logistico, relazionale, territoriale – sia reso favorevole alla partecipazione.

Le linee guida internazionali, come quelle prodotte dall'Active Living Alliance for Canadians with a Disability (2020), enfatizzano la co-progettazione e il coinvolgimento degli utenti con disabilità nei processi decisionali, nonché la necessità di coordinamento tra enti pubblici, privati e del terzo settore. Anche a livello europeo, lo European Pillar of Social Rights (Hacker, 2023) riconosce esplicitamente il diritto di tutte le persone, incluse quelle con disabilità, a partecipare ad attività culturali e ricreative, contribuendo alla piena inclusione sociale. Numerosi studi internazionali (Mannella et al. 2023; Abraham et al. 2010) sottolineano l'impatto positivo dello sport all'aria aperta sulla salute mentale e sul benessere relazionale, in particolare per le persone con disabilità che vivono in contesti urbani congestionati e privi di spazi verdi accessibili. Tuttavia, sebbene le attività sulla neve siano spesso associate a esperienze di libertà e potenziamento individuale, la loro accessibilità resta limi-

tata a una minoranza di utenti con elevate risorse personali, economiche e sociali.

Gli ostacoli non riguardano soltanto le strutture sportive, ma anche la filiera complessiva dell'esperienza: dall'arrivo in località montane, all'orientamento sul posto, all'accesso all'alloggio, fino al coinvolgimento sociale post-attività. È necessario, dunque, un ripensamento complessivo del concetto di ospitalità invernale, che si faccia carico dell'interezza dell'esperienza turistica adattata. Il concetto di 'catena dell'accessibilità' può risultare utile per analizzare e intervenire sui diversi snodi dell'esperienza montana, identificando le criticità di accesso e partecipazione lungo tutto il percorso dell'utente con disabilità.

Anche i modelli economici devono evolvere: l'inclusione va considerata non solo come un obbligo etico, ma si trasforma in una potente opportunità di sviluppo territoriale ed economico. Questa visione impone un'evoluzione dei modelli economici tradizionali, spingendoli a considerare l'inclusione come un vero e proprio motore di crescita. Tradizionalmente, l'accessibilità è stata spesso percepita come un costo o un adempimento normativo, necessario per evitare sanzioni o per rispettare principi etici. L'adozione di un approccio inclusivo può generare benefici tangibili e misurabili, in particolare per settori come il turismo, con ripercussioni positive per l'intera economia locale.

L'investimento in accessibilità può agire da driver strategico per la sostenibilità di intere località, prendendo ad esempio le località sciistiche. L'apertura a un pubblico più ampio e diversificato si traduce in:

1. Ampliamento della base utenti: l'eliminazione delle barriere permette a persone con disabilità, anziani, famiglie con bambini piccoli o chiunque abbia esigenze specifiche di fruire dei servizi e delle strutture. Questo significa un aumento del numero potenziale di visitatori o clienti.
2. Destagionalizzazione dei servizi: molte attività, specialmente quelle turistiche, soffrono di una forte stagionalità. Rendere un'offerta accessibile può at-

trarre visitatori anche in periodi di bassa stagione, contribuendo a distribuire i flussi turistici e a stabilizzare le entrate. Le persone con esigenze specifiche potrebbero preferire periodi meno affollati per una migliore esperienza.

3. **Fidelizzazione di nuovi target:** un ambiente accogliente e funzionale per tutti genera un'esperienza positiva, che si traduce in maggiore soddisfazione e, di conseguenza, in una maggiore probabilità di ritorno e di passaparola positivo. Questo crea una clientela fedele che valorizza l'attenzione all'inclusione.

La crescente attenzione al turismo accessibile a livello europeo è un chiaro segnale di questa evoluzione. Iniziative come il progetto EDEN (European Destinations of Excellence), che premia le destinazioni europee che si distinguono per un turismo sostenibile e innovativo, integrano sempre più l'accessibilità come criterio fondamentale di valutazione. Ciò dimostra che l'inclusione non è più un aspetto marginale, ma un fattore determinante nella scelta della destinazione da parte dei viaggiatori. Le località che sapranno investire in accessibilità si posizioneranno in modo più competitivo sul mercato, attraendo segmenti di domanda in crescita e rafforzando la propria immagine come destinazioni innovative e responsabili.

In sintesi, è da capovolgere la prospettiva sull'accessibilità: da mero costo a investimento strategico che genera valore economico, sociale e territoriale, promuovendo uno sviluppo più inclusivo e sostenibile (Almici et al., 2019).

4. Il progetto Ski-Ability: un laboratorio metodologico

Il progetto Ski-Ability nasce con l'obiettivo di esplorare l'accessibilità e la fruibilità degli ambienti innevati per le persone con disabilità, adottando una prospettiva ecosistemica e comparativa. Il progetto si è sviluppato come una ricerca-azione fondata su strumenti di analisi qualitativa e quantitativa. Attraverso un questionario di autovalutazione somministrato a sette comprensori sciistici pilota (tre italiani, due tedeschi, uno svizzero e uno austriaco), sono stati rilevati dati relativi a infrastrutture, servizi, organizzazione interna, formazione del personale, presenza di

reti collaborative e sensibilità culturale rispetto ai temi dell'inclusione.

I risultati hanno evidenziato un panorama eterogeneo, con eccellenze strutturali in alcuni casi, ma anche carenze significative sul piano relazionale, informativo e formativo. Il confronto tra territori ha messo in luce l'importanza di approcci integrati, in cui le buone pratiche emergano laddove vi sia cooperazione tra enti pubblici, associazioni, gestori turistici e comunità locali. L'elemento distintivo non è solo la presenza di impianti accessibili, ma la capacità del territorio di costruire un'offerta turistica inclusiva.

Il progetto ha inoltre contribuito all'elaborazione di indicazioni operative, concepite non come standard rigidi, ma come strumenti flessibili e contestualizzabili. Tali indicazioni, basate su un approccio universale e partecipato, intendono orientare le politiche territoriali, la progettazione paesaggistico-architettonica, la formazione professionale e la comunicazione turistica, secondo i principi dello Universal Design, della fruibilità e dell'equità sociale. Esse si propongono di generare cambiamento non solo nei luoghi fisici, ma anche nelle rappresentazioni e nelle relazioni che costituiscono l'esperienza della montagna. Il metodo adottato non si è limitato a una valutazione tecnica dei luoghi, ma ha integrato l'ascolto delle comunità locali, delle persone con disabilità e degli operatori dei comprensori, attraverso interviste, focus group e osservazione partecipante. Questo ha permesso di costruire una fotografia qualitativa della cultura dell'inclusione in ambito alpino, mettendo in evidenza sia le buone pratiche sia le reticenze e i pregiudizi ancora presenti.

Dal punto di vista operativo, l'indagine ha contribuito a mappare non solo le barriere fisiche, ma anche quelle organizzative e comunicative. Tra i principali ostacoli emersi: la frammentazione tra servizi, la scarsità di informazioni accessibili multilingue, la rigidità dei modelli di gestione degli impianti e la mancanza di protocolli condivisi per l'accoglienza di persone con disabilità. Di contro, in alcuni territori si è osservata la presenza di iniziative locali pionieristiche, promosse da associazioni di volontariato o cooperative sociali, capaci di costruire esperienze inclusive anche in

contesti infrastrutturali carenti.

L'obiettivo finale delle indicazioni operative, frutto di tale percorso, è duplice: da un lato, fornire indicazioni pratiche e flessibili per migliorare l'accessibilità e la fruibilità degli ambienti innevati; dall'altro, generare una riflessione collettiva sulla dimensione etica e sociale della progettazione alpina. L'ambizione è che tali strumenti possano alimentare una nuova cultura del turismo montano, centrata sul diritto universale all'esperienza, all'avventura e alla bellezza naturale, indipendentemente dalla condizione fisica o sensoriale dell'individuo.

5. Domande di ricerca

Sulla base dei presupposti teorici e metodologici fin qui delineati, la ricerca ha preso avvio affrontando alcune domande fondamentali che hanno guidato l'intero percorso del progetto Ski-Ability:

- In che modo le specifiche sfide geografiche e meteorologiche degli ambienti incontaminati influenzano l'applicazione dei principi di Universal Design e il raggiungimento dell'accessibilità equivalente all'interno delle stazioni sciistiche?
- Quali sono le strategie più efficaci per promuovere iniziative sportive inclusive in ambienti naturali?
- Quali sono le principali barriere e i facilitatori all'adozione e all'implementazione di strategie di UD, sport inclusivo e progettazione in ambienti naturali, e com'è possibile affrontare tali sfide per promuovere un'accessibilità equivalente per persone con ogni abilità?
- In che modo i contesti socio-economici e culturali specifici influenzano l'efficacia delle iniziative di accessibilità e come possono questi fattori contestuali essere sfruttati per migliorare l'inclusività e la fruibilità delle stazioni sciistiche e delle comunità che le visitano?
- Quali esempi possono essere studiati e adottati? Esistono soluzioni sostenibili in senso ampio?

Queste domande mirano a fornire una comprensione complessiva delle complessità che caratterizzano l'accessibilità negli ambienti naturali ed in particolare nei comprensori sciistici e a individuare strategie realizzabili per promuovere un'accessibilità equivalente e l'inclusività in paesaggi eterogenei e fornire indicazioni pratiche e raccomandazioni a decisori politici, pianificatori, progettisti e utenti coinvolti nella pianificazione, nello sviluppo e nella gestione di spazi e strutture ricreative (Arenghi et al., 2024).

6. Conclusioni

L'accessibilità e la fruibilità dei comprensori sciistici possono essere migliorate attraverso un duplice approccio: da un lato, l'adattamento della persona all'ambiente mediante ausili tecnici e supporti mirati; dall'altro, l'evoluzione dell'ambiente stesso in termini organizzativi, informativi e sociali, affinché diventi più accogliente e fruibile per il maggior numero di persone possibile, indipendentemente dalle loro abilità. Il grado di accessibilità è infatti dinamico e dipende dalla relazione complessa tra individuo, contesto e cultura locale.

Tra le strategie emerse si segnalano: la disponibilità e il corretto utilizzo di attrezzatura specifica, adattata alle esigenze dei partecipanti con disabilità; la creazione di partenariati comunitari tra comprensori, operatori economici e reti sociali; l'attivazione di strategie comunicative inclusive, tramite social media e strumenti di marketing accessibili; l'accesso a finanziamenti dedicati per l'acquisto di attrezzature e la formazione di personale e volontari specializzati.

In ultima analisi, il coinvolgimento diretto delle comunità locali – incluse istituzioni, associazioni e cittadini – nel processo di pianificazione rafforza il senso di appartenenza e promuove coesione e resilienza. Sforzi collaborativi nella gestione dei comprensori sciistici possono generare spazi inclusivi e favorevoli alla salute, oltre che sostenibili dal punto di vista sociale ed economico (Almici et al., 2019).



Predazzo. Dettaglio della terrazza accessibile del ristorante.

Riferimenti bibliografici

Almici, A., Arengi, A. and Camodeca, R. (2019) *Il valore dell'accessibilità: una prospettiva economico-aziendale*. Milano: FrancoAngeli. ISBN 9788891791399.

Abraham, A., Sommerhalder, K. and Abel, T. (2010) 'Landscape and well-being: a scoping study on the health-promoting impact of outdoor environments', *International Journal of Public Health*, 55, pp. 59–69. <https://doi.org/10.1007/s00038-009-0069-z>

Arengi, A., Bonetti, M., La Rocca, L. and Vaghi, L. (2024) 'Which accessibility for mountain natural environments? The Ski-Ability Project', in Kristin, S., Fuglerud, K.S., Leister, W.V. and Torrado Vidal, J.C. (eds) *Universal Design 2024: Shaping a Sustainable, Equitable and Resilient Future for All. Studies in Health Technologies and Informatics*, Vol. 320. Amsterdam: IOS Press, pp. 348–355. <https://doi.org/10.3233/SHT1241026>

Bowen, K.J. and Lynch, Y. (2017) 'The public health benefits of green infrastructure: the potential of economic framing for enhanced decision-making', *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 25, pp. 90–95. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2017.08.003>

da Silva, F.M. and Almendra, R. (2007) 'Inclusive Design: A New Approach to Design Project', in *A Portrait of State-of-the-Art Research at the Technical University of Lisbon*, pp. 605–621. https://doi.org/10.1007/978-1-4020-5690-1_37

Day, A.R., Theurer, J.A., Dykstra, A.D. and Doyle, P.C. (2012) 'Nature and the natural environment as health facilitators: the need to reconceptualize the ICF environmental factors', *Disability and Rehabilitation*, 34, pp. 2281–2290. <https://doi.org/10.3109/09638288.2012.683478>

EU (2019) *Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services.*

Hacker, B. (2023) *The European Pillar of Social Rights: Impact and advancement. Somewhere between a compass and a steering tool.* SWP Research Paper No. 14/2023. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP). <https://doi.org/10.18449/2023RP14>

Hartig, T., Mitchell, R., de Vries, S. and Frumkin, H. (2014) 'Nature and health', *Annual Review of Public Health*, 35, pp. 207–228. <https://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-032013-182443>

Iwarsson, S. and Ståhl, A. (2003) 'Accessibility, usability and universal design—positioning and definition of concepts describing person-environment relationships', *Disability and Rehabilitation*, 25, pp. 57–66. <https://doi.org/10.1080/dre.25.2.57.66>

Mannella, S., Labbé, D., Bundon, A., Sauv , J.-L., McBride, C.B., Best, K.L., Yung, O. and Miller, W.C. (2023) 'Access at elevation: Strategies used to support participation for people with disabilities in adaptive snowsports', *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 43, 100685. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2023.100685>

Story, M.F., Mace, R.L. and Mueller, J. (1998) *The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities.* Raleigh, NC: NC State University, Center for Universal Design.

UN (2006) *Convention on the Rights of Persons with Disabilities* (A/RES/61/106).

WHO (2001) *International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF).* Geneva: World Health Organization.

I COMPRENSORI CHE HANNO ADERITO



Söllereckbahn Oberstdorf

Madrisa-Klosters

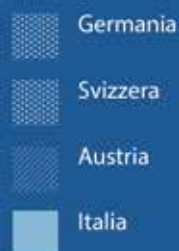
Piani di Bobbio (Lecco)

Großer Arber

Bergbahnen
Kauertal

Predazzo (Trento)

Colere (Bergamo)



Introduzione

I sopralluoghi sono stati condotti in sette comprensori sciistici ‘pilota’ selezionati dalle regioni, cantoni, province e land aderenti alla Comunità di Lavoro Arge Alp: Colere, Piani di Bobbio e Predazzo in Italia, Madrisa – Klosters in Svizzera, Kauner-taler Gletscher in Austria, Söllereckbahn – Oberstdorf e Großer Arber in Germania. I siti scelti in Italia non sono quelli che ospiteranno le Olimpiadi e Paralimpiadi 2026, una scelta voluta per garantire una rappresentatività più ampia.

Questi siti ‘pilota’ sono molto diversi tra di loro per caratteristiche morfologiche e distanza dai centri abitati (dove sono ubicate le strutture ricettive), per come interpretano e soddisfano i criteri di accessibilità e, dunque, per i servizi che offrono alle persone con disabilità, per la consapevolezza e la modalità che hanno nel rispondere alle differenti necessità (vi è chi opera su questa tematica da molti anni, spesso in stretta collaborazione con il mondo dell’associazionismo, e chi, invece, vi si è avvicinato solo più recentemente).








Queste differenze, dunque, sono ben rappresentative della maggior parte dei comprensori sciistici alpini in tema di accessibilità e, dunque, offrono un valido riferimento utile per comprendere lo stato di fatto in termini culturali, in relazione alle soluzioni proposte ed alla loro gestione, alle aspettative rispetto ad implementazioni future, al legame con altri operatori del luogo (ricezione turistico-alberghiera, ristorazione, servizi di trasporto, etc.), al coinvolgimento del mondo dell’associazionismo e di realtà locali con vocazione sociale.

Occorre sottolineare con forza, onde evitare malintesi, che le osservazioni dei sopralluoghi svolti sia in condizioni innevate che no, riportate nelle pagine che seguono, non vanno a stilare una graduatoria rispetto al grado di accessibilità e fruibilità degli stessi.

Al contrario sono stati di indispensabile aiuto per comprendere come declinare la questione nella maniera più oggettiva possibile, sia in riferimento alle comuni buone prassi per l'accessibilità dei luoghi e dei servizi, solitamente riferite ad ambienti non montani, sia per capire (come spiegato nel Capitolo 1) come declinare i concetti di accessibilità e fruibilità in luoghi – i comprensori sciistici – che per loro natura non sono accessibili se non attraverso un 'compromesso' di adattabilità dei contesti alle persone e viceversa.

Per ogni comprensorio visitato, sono riportati:

- una descrizione del comprensorio fornita dai responsabili dello stesso;
- una mappa che mostra l'estensione del centro abitato, la distanza dalle piste da sci e le tratte coperte dagli impianti;
- per ogni tratta di impianto oggetto di sopralluogo (dalla stazione di partenza, a quella intermedia e finale, laddove presenti), sono riportati dei 'bollini' colorati che rispondono a quanto di seguito riportato:

-  **Accesso alle informazioni**
Informazioni complete e aggiornate sul sito web e sul posto.
-  **Parcheggio**
Parcheggio vicino alla partenza dell'impianto, perfettamente in piano e possibilmente coperto.
-  **Punto di accesso**
Assenza di tornelli (o percorsi dedicati) e presenza di cancelli con porte scorrevoli.
-  **Tipologia dell'impianto**
Percorso di accesso e pavimento della cabina complanari (con rampa mobile disponibile) e presenza di *synthetic snow surface*.
-  **Personale di supporto**
Supporto di personale formato all'arrivo, agli impianti e nei rifugi.
-  **Dispositivi dedicati**
Disponibilità di dispositivi di assistenza, possibilità di noleggio attrezzature e incontro con l'istruttore.
-  **Strutture in quota**
Accessibilità/fruibilità delle stazioni intermedie/superiori e dei servizi lungo la pista.

È da precisare che se, ad esempio, non compare il parcheggio, non significa che questo non ci sia, ma che è stato valutato oggettivamente non idoneo perché magari non è completamente in piano (si vedano le specifiche al Capitolo 3).

PIANI DI BOBBIO E VALTORTA (ITALIA)



**COMPRESORIO:
PIANI DI BOBBIO E VALTORTA (ITALIA)**



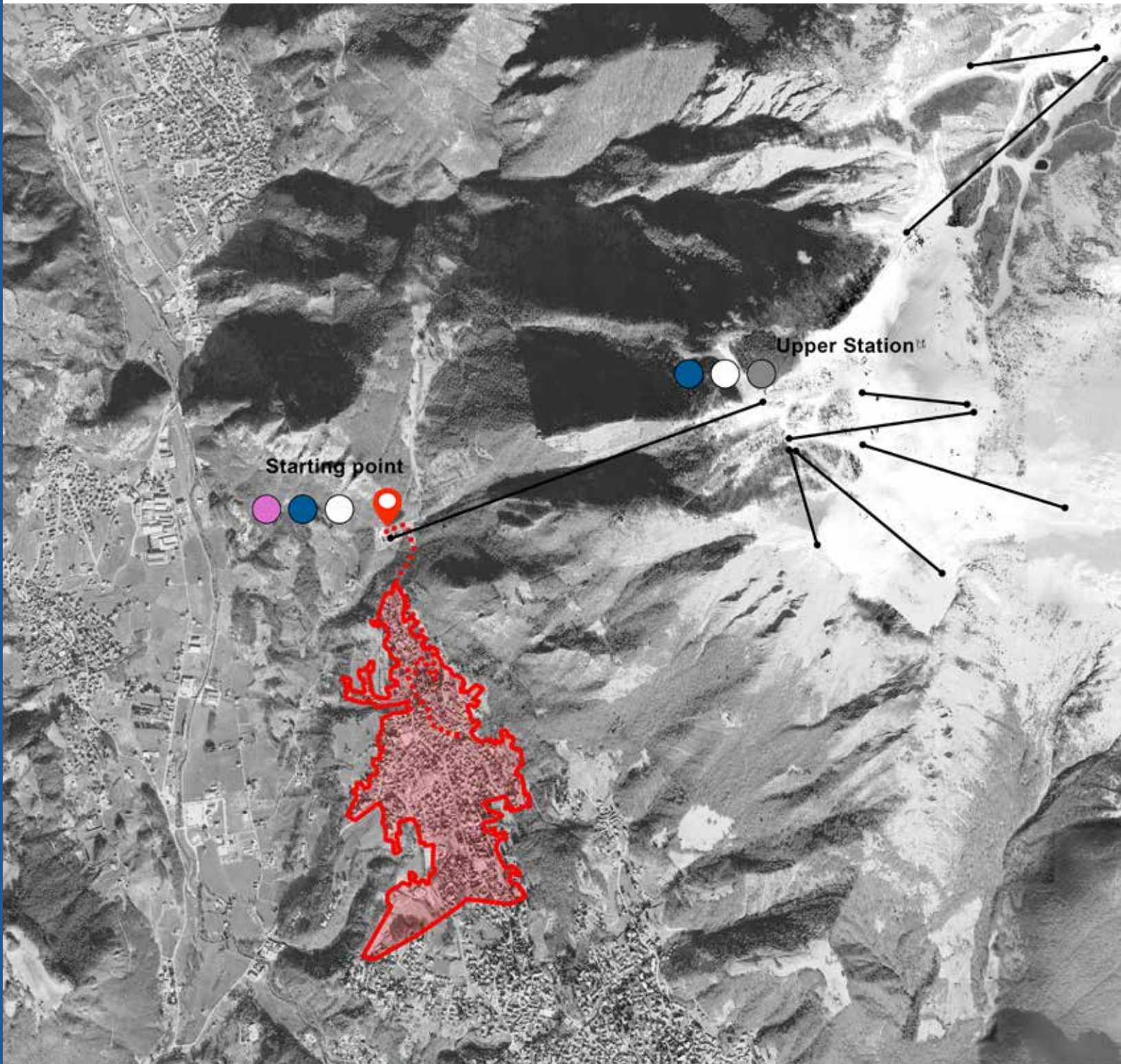
“Nel cuore della Lombardia, tra la Valsassina e la Val Brembana, il comprensorio di Piani di Bobbio e Valtorta è una delle mete più amate per lo sci e la montagna a pochi chilometri da Milano. Raggiungibile comodamente con la cabinovia da Barzio, unisce facilità d'accesso, panorami spettacolari e un'atmosfera autentica.

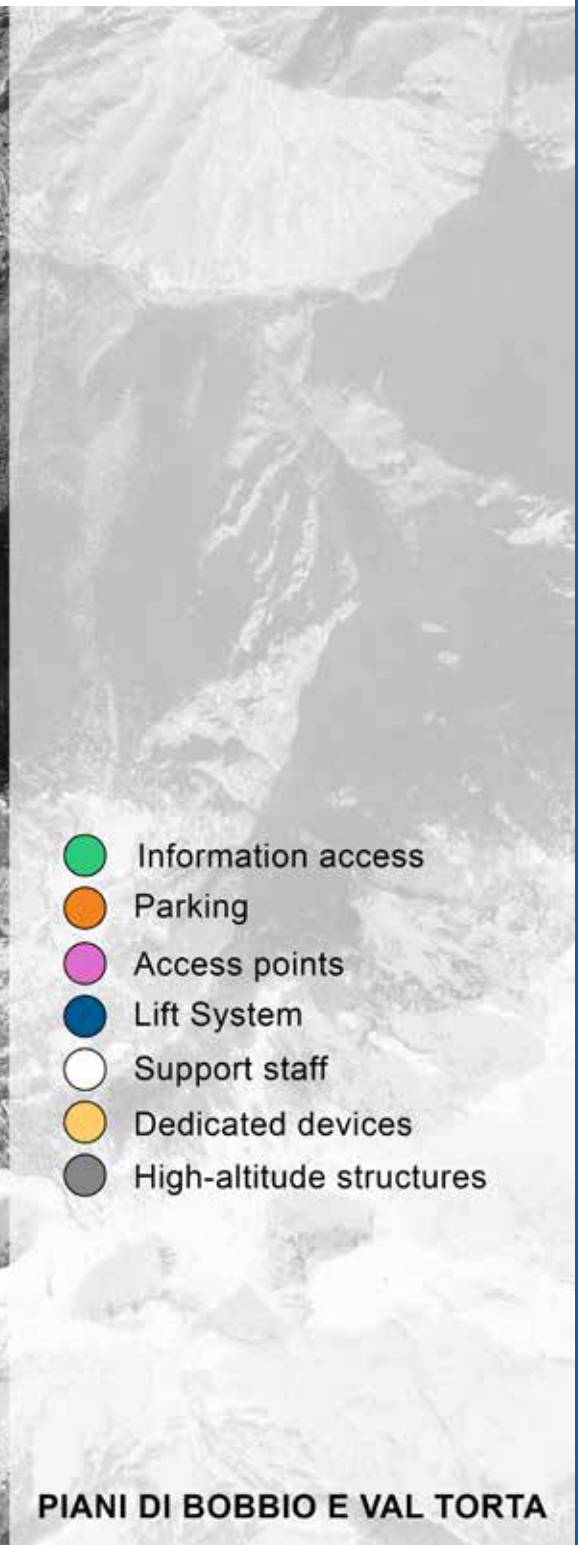
Con oltre 35 km di piste che si snodano tra 1.340 e 1.950 metri, offre discese adatte a ogni livello: tracciati ampi e panoramici per principianti e famiglie, piste rosse per sciatori intermedi e varianti più tecniche per i più esperti.

Il sistema di risalita comprende una cabinovia, cinque seggiovie a quattro posti e due skilift, che collegano in modo fluido i versanti di Bobbio e Valtorta. Tutta l'area sciabile è interamente coperta da innevamento programmato, garantendo sempre piste perfettamente battute per tutta la stagione.

Completano l'offerta scuole sci con maestri qualificati, aree dedicate ai bambini e uno snowpark per gli amanti del freestyle. In estate, la località si trasforma in un'oasi per trekking, vie ferrate e mountain bike, con rifugi accoglienti e panorami mozzafiato. A meno di un'ora da Milano e dalla Brianza, Piani di Bobbio e Valtorta offrono la montagna a portata di mano: sport, natura e relax in un ambiente familiare e accogliente”.

[Fonte]





- Information access
- Parking
- Access points
- Lift System
- Support staff
- Dedicated devices
- High-altitude structures

PIANI DI BOBBIO E VAL TORTA



Piani di Bobbio. Livello di arrivo dei mezzi di trasporto.

Piani di Bobbio. Rampa di raccordo tra parcheggio e piano d'ingresso.



Piani di Bobbio. Rampa di raccordo tra piano d'ingresso e impianto sciistico.

Piani di Bobbio. Dettagli ingresso impianti, cancelletti, cabinovia: partenza e arrivo.

SCHEDE DESCRITTIVA – STAZIONE SCIISTICA DI BOBBIO E VALTORTA

1. Inquadramento funzionale e tipologia di utenza

Il resort **non dispone di strutture ricettive** e si configura prevalentemente come destinazione per **utenza giornaliera**, proveniente in larga parte dall'area metropolitana di **Milano**, con finalità di fruizione della neve in giornata.

2. Area di arrivo e parcheggi

All'arrivo è presente un **parcheggio di grandi dimensioni**, caratterizzato da una **marcata pendenza in discesa**.

Sul **margin destro dell'area di accesso** sono collocati:

- la **biglietteria**,
- gli **uffici**,
- la **stazione di partenza della cabinovia**.

In prossimità della biglietteria sono presenti **n. 2 stalli riservati**, collocati in area pianeggiante, che rappresentano l'unica soluzione accessibile per la sosta.

3. Distribuzione funzionale dei servizi a valle

A una quota inferiore rispetto al livello della biglietteria sono collocati:

- un **bar-ristorante**,
- il **servizio di noleggio sci e mountain-bike**.

I due livelli non risultano direttamente collegati da percorsi accessibili. È presente una rampa carrabile, parte integrante del parcheggio, con pendenza eccessiva, tale da non poter essere considerata accessibile ai fini della fruizione autonoma da parte di persone con disabilità.

4. Stazione di partenza della cabinovia

La stazione di partenza della cabinovia si trova a una **quota altimetrica generalmente priva di innevamento**. Per tale ragione, l'imbarco avviene **senza sci ai piedi**, condizione che semplifica le operazioni di accesso all'impianto, pur non com-

pensando le criticità presenti nella distribuzione degli spazi a valle.

5. Arrivo in quota e organizzazione degli spazi

L'arrivo della cabinovia in quota si apre su un **ampio piazzale**, che svolge funzione di snodo principale dell'area sciabile.

- Sul **lato sinistro** è presente una **struttura di servizio**, comprendente ristorante e servizi igienici.
- Sul lato destro si sviluppa il percorso verso gli **impianti di risalita superiori (seggiovia)**.

In questa zona avvengono le operazioni di:

- **calzata degli sci**,
- **trasferimento dalla carrozzina al monosci**, per gli utenti con disabilità motoria che praticano sci adattato.

6. Considerazioni sull'accessibilità

Il resort presenta alcune **condizioni favorevoli in quota**, legate all'ampiezza degli spazi e alla chiarezza distributiva del piazzale di arrivo. Tuttavia, permangono **criticità rilevanti a valle**, in particolare:

- la **mancaanza di collegamenti accessibili** tra i diversi livelli funzionali,
- la **forte pendenza del parcheggio**,
- la **limitata dotazione di stalli riservati**.

COLERE INFINITE MOUNTAIN (ITALIA)



COMPRESORIO: COLERE (ITALIA)



“Il comprensorio Colere Infinite Mountain si trova nel cuore delle Orobie bergamasche, in una conca naturale ai piedi del massiccio della Presolana. Conosciuta per le sue piste tecniche e le viste mozzafiato sulla Regina delle Orobie, Colere è una meta ideale per sciatori e amanti della montagna in cerca di un’esperienza autentica.

Il sistema di risalita comprende:

- *Una cabinovia dieci posti che collega la Loc. Carbonera (1050m) alla Loc. Malga Polzone dove è situato lo Chalet Plan del Sole (1500m);*
- *Una seggiovia esaposto (Malga Polzone – Cima Bianca);*
- *Una seggiovia triposto (Corna Gemelle – Ferrantino);*
- *Una seggiovia biposto (Capanno);*
- *Un tapis roulant nell’area dedicata al campo scuola.*

Cabinovia e seggiovia esaposto sono attive anche in estate, permettendo di raggiungere comodamente le quote più alte per escursioni, trekking o semplici momenti di relax in quota.

Colere offre oltre 20 chilometri di piste tra i 1.050 e i 2.250 metri, con discese varie e stimolanti. Piste nere impegnative sono ideali per sciatori esperti e allenamenti agonistici; le rosse, ampie e panoramiche, offrono il giusto equilibrio per gli sciatori

intermedi. I principianti possono contare su una pista blu all'arrivo della cabinovia, perfetta anche per la scuola sci.

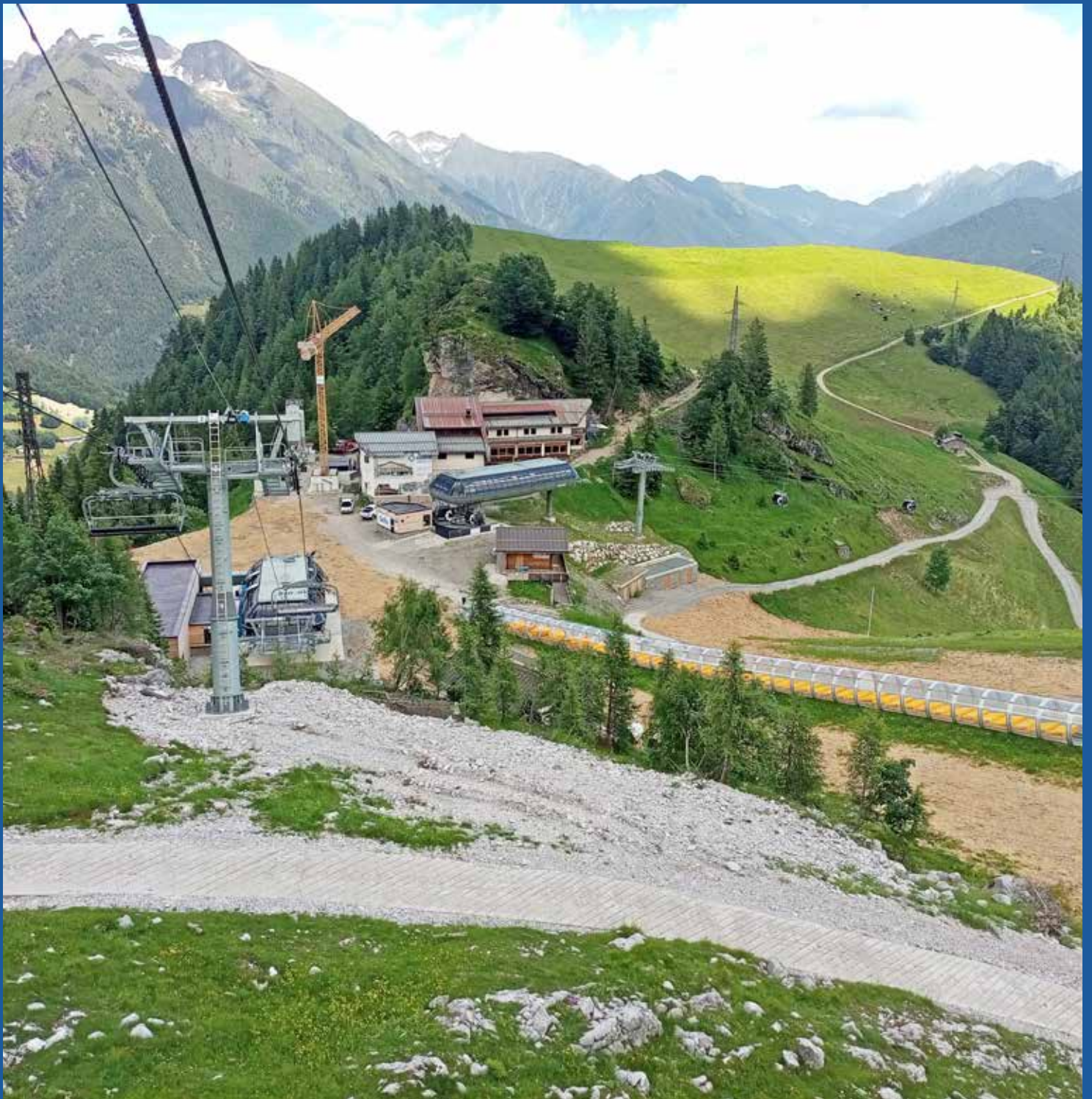
Tutti i tracciati sono omologati FIS e FIS e ospitano gare, allenamenti e manifestazioni ufficiali. L'offerta è completata da servizi pensati per ogni esigenza: tre scuole sci con maestri qualificati, anche per persone con disabilità; due punti noleggio (a valle e a monte); ristoranti in quota con cucina tipica.

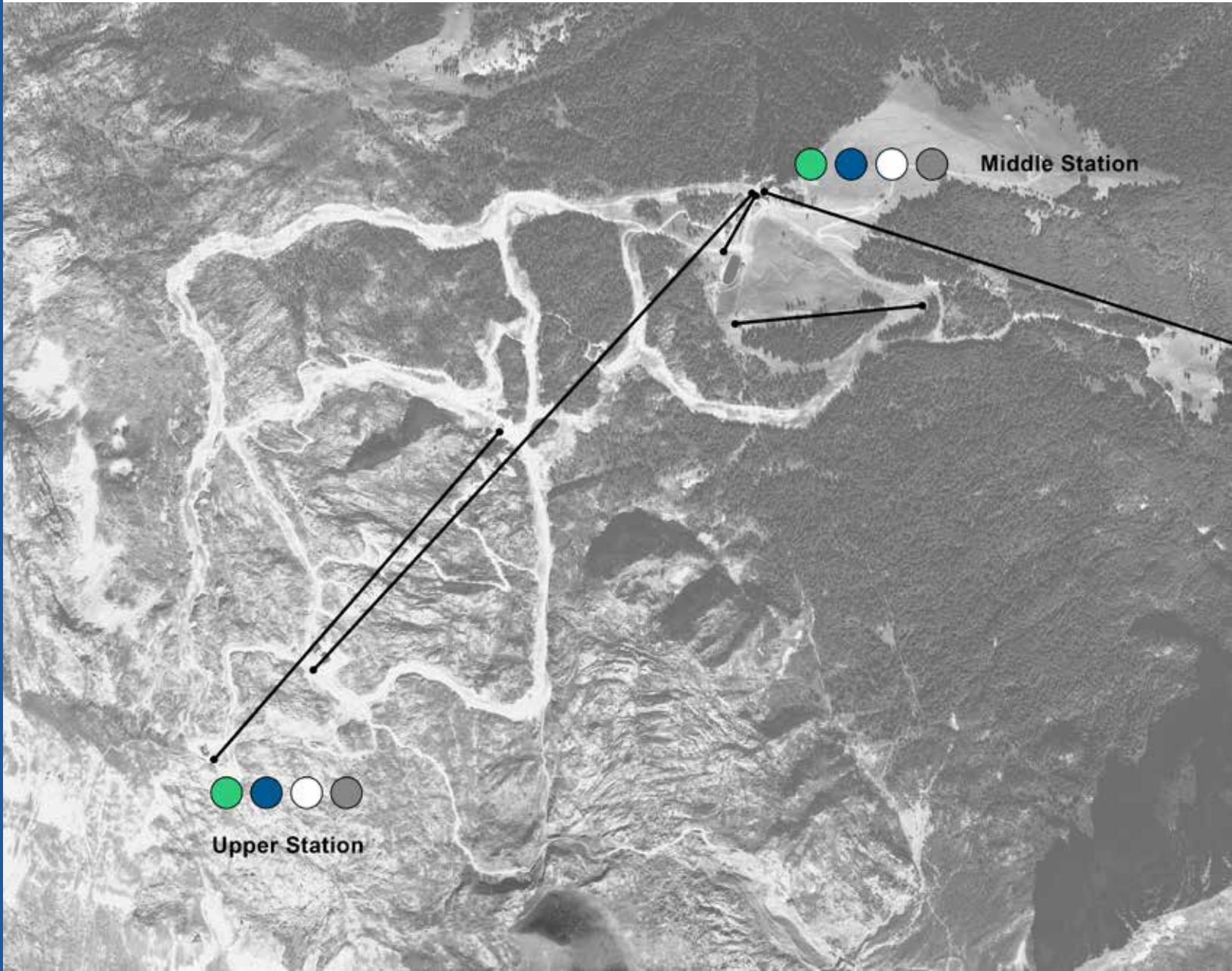
Colere e i paesi vicini offrono diverse soluzioni ricettive, tra hotel, B&B e ostelli, diversi dei quali convenzionati con il comprensorio, per un'esperienza sulla neve ancora più conveniente e completa.

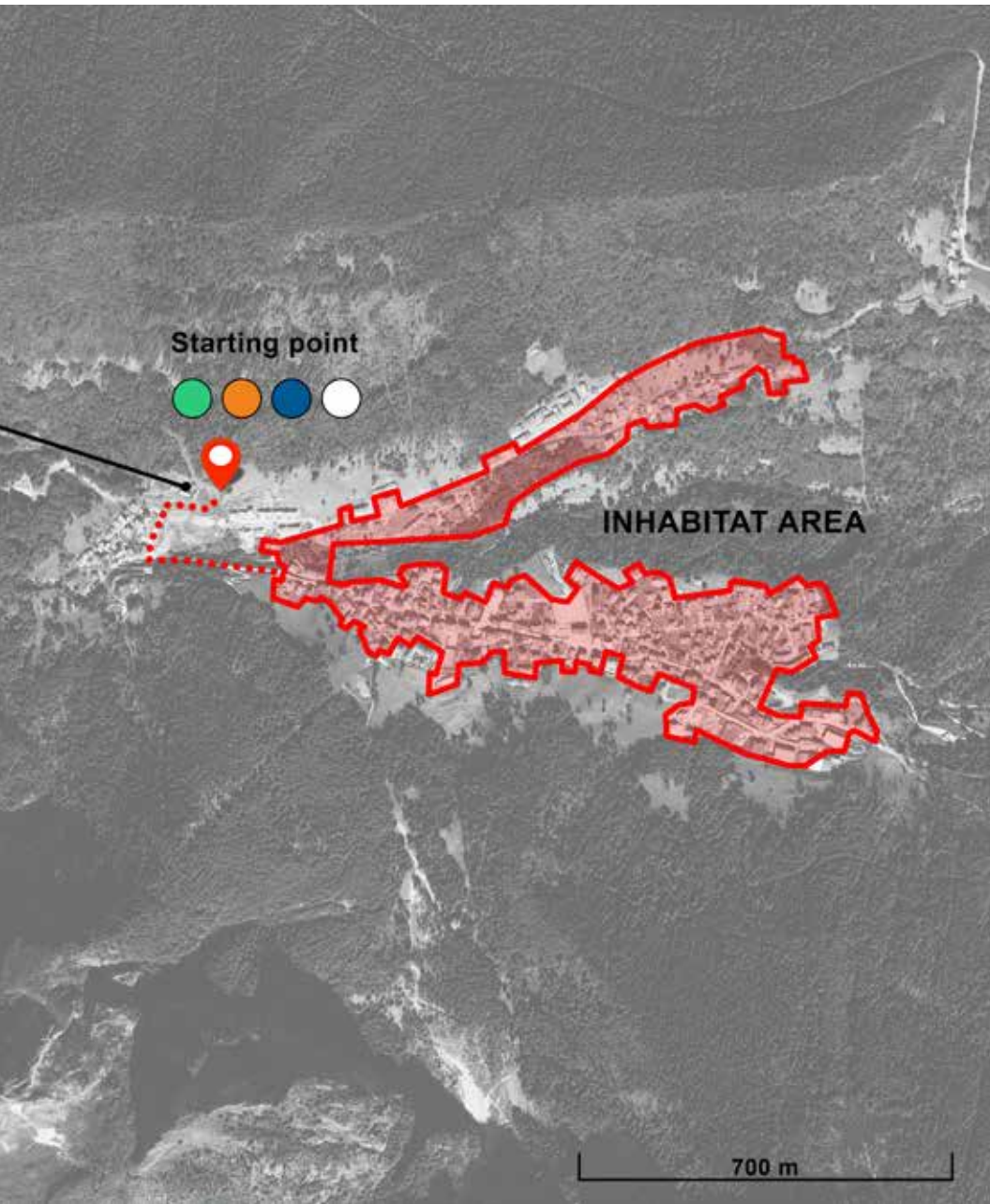
Il comprensorio promuove regolarmente eventi e attività promozionali, tra cui gare federali, corsi collettivi e giornate di avviamento allo sci; oltre a promozioni dedicate a gruppi e scuole, con pacchetti personalizzati.

Gli impianti principali, inclusa la cabinovia, sono accessibili a persone con disabilità. Il rifugio "Plan del Sole", in fase di ristrutturazione, sarà completamente accessibile entro dicembre 2025, con percorsi e servizi dedicati".

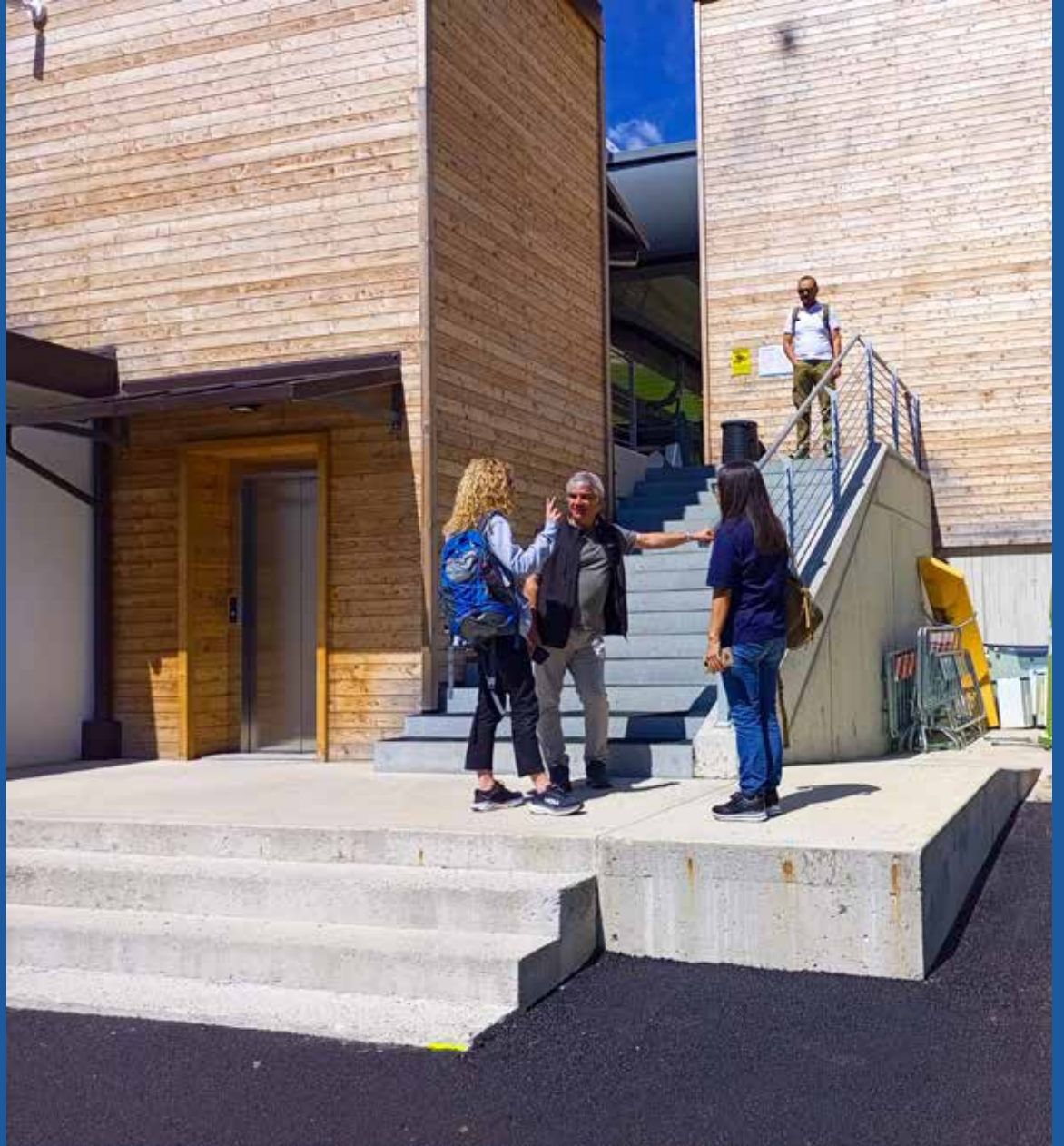
[Fonte]







- Information access
- Parking
- Access points
- Lift System
- Support staff
- Dedicated devices
- High-altitude structures



Colere. Rampa di raccordo tra piazzale d'arrivo e piano d'ingresso con ascensore.



Colere. Dettaglio dell'ascensore al livello dell'impianto della cabinovia.

Colere. Dettaglio della partenza della cabinovia.

Colere. Stazione superiore: dettagli dell'arrivo della seggiovia.

SCHEDA DESCRITTIVA – STAZIONE SCIISTICA DI COLERE

1. Inquadramento territoriale e accessibilità geografica

La stazione sciistica di Colere è situata a circa **60 km da Bergamo, 75 km da Brescia e 110 km da Milano**, collocandosi in una posizione di media accessibilità rispetto ai principali centri urbani lombardi.

Il sistema viabilistico presenta **criticità di accesso dal versante bresciano**, in particolare lungo la **via Mala**, che costituisce un elemento di difficoltà nel raggiungimento del sito.

2. Stato generale del sito

Durante le fasi di sopralluogo, l'area è risultata interessata da **importanti interventi di rinnovamento degli impianti di risalita**, che hanno determinato un **rifacimento infrastrutturale pressoché completo** della stazione sciistica. Tali interventi testimoniano una fase di forte riqualificazione e rilancio dell'offerta.

3. Area parcheggi

L'area destinata a parcheggio si presenta **ampia e prevalentemente in piano**, condizione favorevole sotto il profilo dell'accessibilità. Tuttavia, allo stato attuale, **non risulta ancora definita la dotazione numerica dei parcheggi riservati alle persone con disabilità**, rappresentando un aspetto da approfondire e regolamentare.

4. Accesso agli impianti e fruibilità

L'accesso agli impianti di risalita è caratterizzato da un **dislivello altimetrico**, superabile tramite un **nuovo elemento edilizio** che integra:

- una **scala**,
- una **rampa** per il superamento del basamento,
- un **corpo ascensore**.

All'interno di questa struttura sono collocati la **biglietteria** e l'**ingresso agli impianti**.

Dal punto di vista dell'accessibilità, la **presenza esclusiva di tornelli** costituisce un potenziale elemento di criticità, in particolare per alcune tipologie di utenza.

5. Impianti di risalita

Nel tratto **Carbonera – Polzone**, la precedente seggiovia biposto è stata sostituita con una **cabinovia ad agganciamento automatico a 10 posti**, dotata di **ingresso a raso**, soluzione che consente un accesso diretto ed è pensata per l'utilizzo in condizioni di innevamento.

Nel tratto **Polzone – Cima Bianca**, l'impianto esistente è stato sostituito con una **seggiovia esaposto**.

Ulteriori interventi hanno riguardato:

- la **riapertura dell'area Capanno**, con l'installazione di una **seggiovia biposto riposizionata**;
- la **revisione generale della seggiovia triposto del Ferrantino**.

6. Rifugi e strutture ricettive

È prevista la completa ristrutturazione dei due rifugi (intermedio e di monte), con l'obiettivo di:

- ampliare l'offerta ricettiva,
- migliorare la qualità degli spazi comuni,
- garantire ambienti più **accessibili e differenziati** in base alle diverse modalità di fruizione.

Attualmente, l'accessibilità delle strutture è **favorita dalla presenza dell'innevamento**, che consente di colmare i dislivelli esistenti tra le quote di imposta e i piani di utilizzo.

PREDAZZO (ITALIA)



COMPRESORIO: PREDAZZO (ITALIA)



“L’area sciistica Alpe di Lusia, in Trentino, è formata da due versanti tra loro comunicanti: Predazzo-Bellamonte, rivolto a sud e situato in Val di Fiemme; Moena-Ronchi, rivolto a nord e collocato in Val di Fassa. Entrambi i punti di partenza degli impianti di risalita sono raggiungibili con un servizio skibus che li collega alle locali strutture ricettive e sono dotati di parcheggi e servizi igienici dedicati alle persone con disabilità.

Nell’area sciistica operano due associazioni sportive impegnate ad offrire attività a favore delle persone con disabilità fisica, sensoriale e intellettiva. Sono l’ASD Sportabili APS (www.sportabili.org) con sede a Predazzo e che ha anche un appoggio logistico strutturato nelle immediate vicinanze della cabinovia di valle a Bellamonte, con relativi posti auto riservati alle persone con disabilità; e Fiemme Fassa Sport Inclusivo (www.fiemmefassasportinclusivo.it) con sede a Castello-Molina di Fiemme, di più recente costituzione.

Sul versante di Bellamonte, oggetto della ricerca, si snodano dieci delle venti piste da sci del comprensorio (6 blu, 3 rosse, 1 nera), oltre a uno snowpark con strutture per gli amanti del freestyle, una fan slope per i più piccoli e due tracciati boardercross.

L’area è complessivamente servita da 8 moderni impianti di risalita con una portata di 2200-2600 persone/ora: sul versante di Bellamonte sono a disposizione una cabinovia da 10 posti, una cabinovia da 8 posti e due seggiovie quadriposto ad ag-

ganciamento automatico. Alle persone con disabilità è garantito l'accesso tramite corsie riservate e apertura automatica a cancello, con assistenza assicurata dal personale degli impianti di risalita sia agli imbarchi che agli sbarchi oltre che dagli accompagnatori delle associazioni ASD Sportabili e Fiemme Fassa Sport Inclusivo. Bellamonte offre anche attività alternative allo sci.

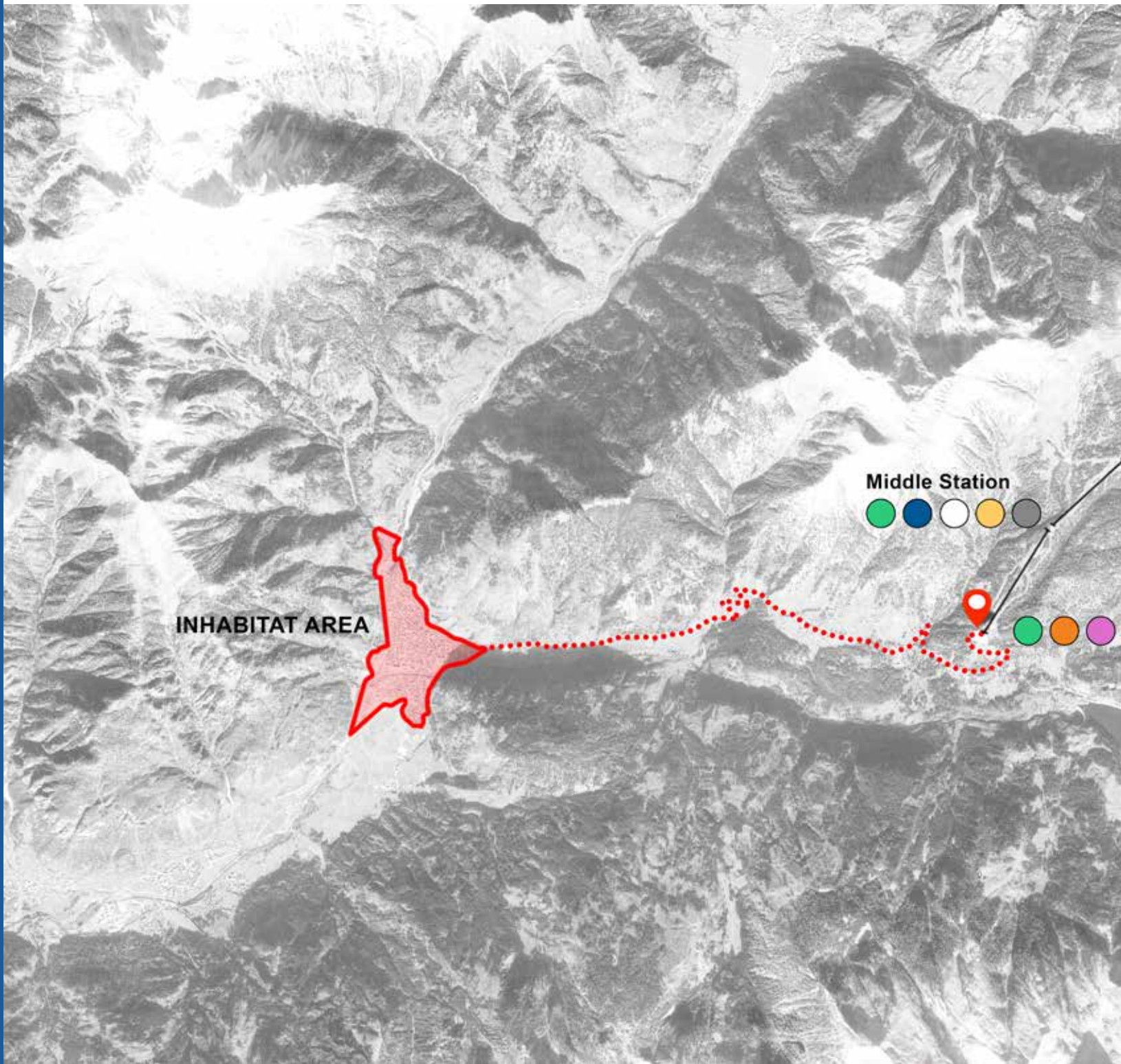
Un suggestivo sentiero naturalistico di 4,5 chilometri su percorso battuto, percorribile a piedi o con le ciaspole, nel cuore silenzioso del Parco Naturale di Paneveggio, con scorci spettacolari sul gruppo delle Pale di San Martino (Dolomiti Unesco) e sulla catena del Lagorai. Una pista da slittino di 2,1 chilometri nei boschi innevati, che garantisce divertimento in sicurezza per tutte le età.

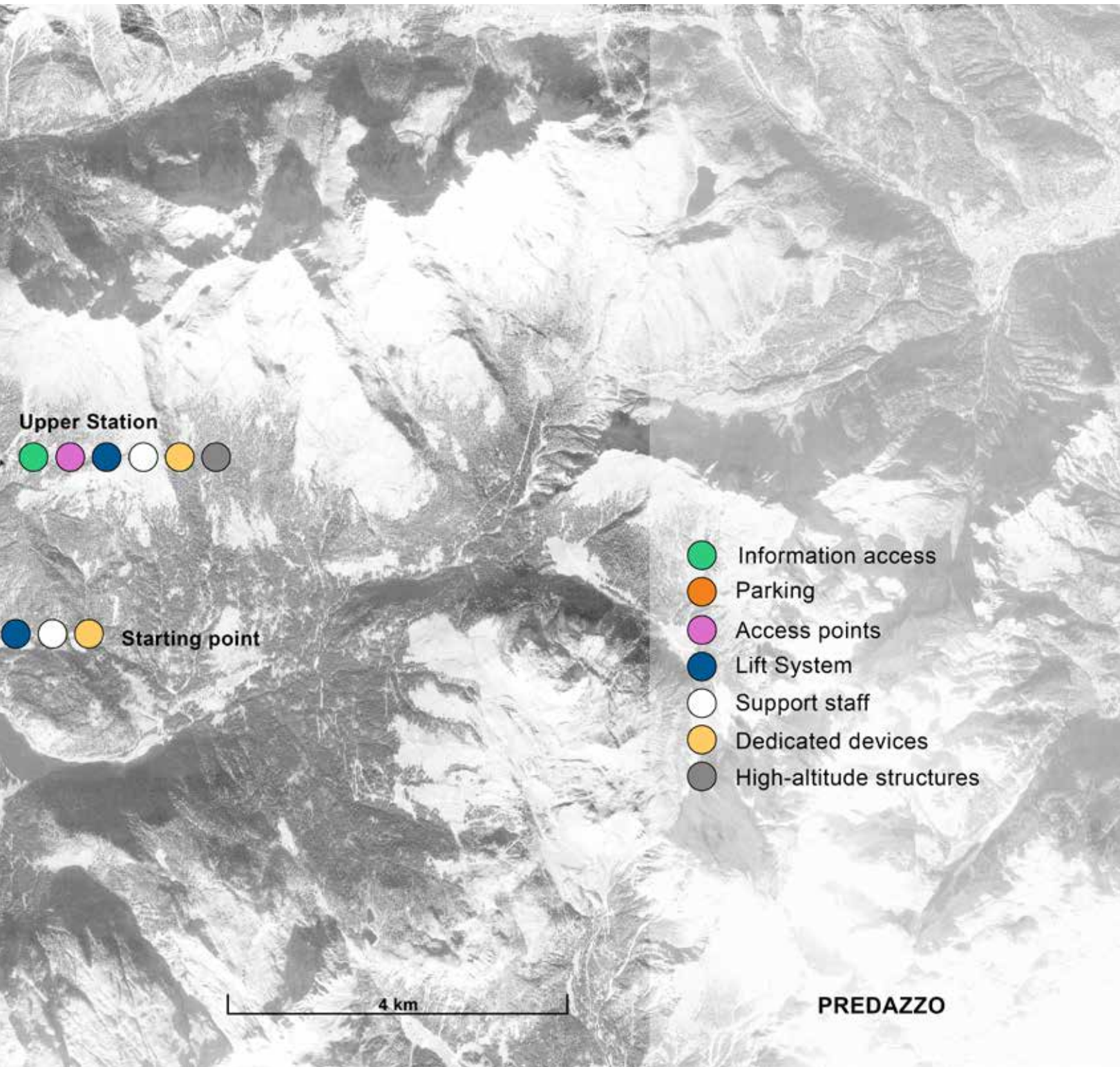
ASD Sportabili, Fiemme Fassa Sport Inclusivo, Scuola della Guardia di Finanza di Predazzo e Scuola di sci hanno maestri e istruttori abilitati a operare con le persone con disabilità, cui a richiesta sono messi a disposizione anche gli ausili per sciare. Strutture ricettive di varia tipologia (alberghi, bed & breakfast, appartamenti, campeggi), attività ed eventi culturali e sportivi, proposte enogastronomiche completano l'offerta turistica”.

[Fonte]



Predazzo. Spazi accessibili alla base dell'impianto.





Upper Station

-
-
-
-
-
-

Starting point

-
-
-

- Information access
- Parking
- Access points
- Lift System
- Support staff
- Dedicated devices
- High-altitude structures

4 km

PREDAZZO



Predazzo. Area del parcheggio e rampa d'accesso alla Stazione di partenza.

Predazzo. Spazio accessibile nei pressi della biglietteria.



Predazzo. Tornelli ed accesso dedicato.

Predazzo. Devices per utilizzo monosci e dualski con ingresso dedicato.

Predazzo. Personale di assistenza e accesso 'a raso' alle cabine.

SCHEMA DESCRITTIVA – STAZIONE SCIISTICA (AREA DI PREDAZZO)

1. Inquadramento territoriale e ricettivo

La stazione sciistica è situata a circa **6,5 km da Predazzo**, centro nel quale sono concentrate le **principali strutture ricettive** del comprensorio. La localizzazione consente una fruizione giornaliera agevole, con il supporto di un sistema ricettivo esterno ma prossimo.

2. Area di arrivo e parcheggi

All'arrivo è presente un **parcheggio in piano**, condizione favorevole sotto il profilo dell'accessibilità. Gli **stalli riservati alle persone con disabilità** sono **gestiti in modo flessibile**, con una dotazione numerica modulabile in base alle necessità mediante l'utilizzo di transenne mobili.

Alla stessa quota del parcheggio è collocata la **sede dell'associazione SportABILI di Predazzo**, che svolge anche il ruolo di struttura di riferimento e supporto operativo per le persone con disabilità.

3. Collegamenti verticali e percorsi accessibili

L'impianto di risalita principale (**ovovia**) è collocato a una **quota superiore rispetto al parcheggio** ed è collegato mediante un **sistema di rampe**, che consente il superamento del dislivello in modo continuo e accessibile.

Dalla quota dell'ovovia è possibile raggiungere, sempre attraverso una **sequenza di rampe**, i seguenti servizi:

- **servizi igienici**,
- **deposito delle attrezzature sciistiche** dedicate alle persone con disabilità.

4. Servizi dedicati e attrezzature di supporto

A supporto della mobilità interna sono disponibili **carrelli artigianali**, progettati per lo **spostamento dei monosci e dei dualsci**, che facilitano le operazioni di trasferimento e preparazione all'attività sportiva.

5. Impianti di risalita

L'accesso alla **zona di imbarco dell'ovovia** è dotato di un **tornello accessibile**, che consente il passaggio controllato anche alle persone con disabilità, garantendo una maggiore inclusività nella fruizione dell'impianto.

6. Considerazioni sull'accessibilità

La stazione sciistica presenta un **impianto organizzativo fortemente orientato all'accessibilità**, caratterizzato da:

- parcheggi in piano e gestione flessibile degli stalli riservati,
- presenza di una struttura di riferimento specializzata (SportABILI),
- continuità dei percorsi accessibili tramite rampe,
- dotazione di ausili specifici per lo sci adattato.

Nel complesso, il sito rappresenta un **caso virtuoso di integrazione tra infrastrutture sciistiche e servizi dedicati alle persone con disabilità**.

MADRISA - KLOSTERS (SVIZZERA)



COMPRESORIO: MADRISA - KLOSTERS (SVIZZERA)



“Il comprensorio sciistico Madrisa si trova nella regione di Davos Klosters, nel Cantone dei Grigioni, in Svizzera. Con un’altitudine compresa tra 1.137 e 2.617 metri sul livello del mare, l’area offre una vasta gamma di sport invernali su 45 chilometri di piste e sentieri. Madrisa è conosciuta come la montagna delle famiglie e del tempo libero della regione e ha stabilito nuovi standard nel turismo alpino svizzero con il suo concetto di accessibilità senza barriere.

Una particolarità è la seggiovia a 6 posti Schaffürggli, la prima seggiovia accessibile ai bambini e alle sedie a rotelle in Svizzera. Dei sensori rilevano automaticamente la presenza di bambini nel gruppo, mentre l’altezza di salita regolabile garantisce un accesso sicuro e confortevole a tutti gli ospiti.

Impianti:

- Cabinovia a 4 posti*
- Seggiovia a 6 posti*
- Seggiovia a 2 posti*
- 4 skilift*
- 4 tappeti magici (240 m)*

Madrisa offre 30 chilometri di piste da sci variegata, una pista da slittino di 7,7 km, sentieri escursionistici panoramici invernali e un percorso per ciaspole per gli

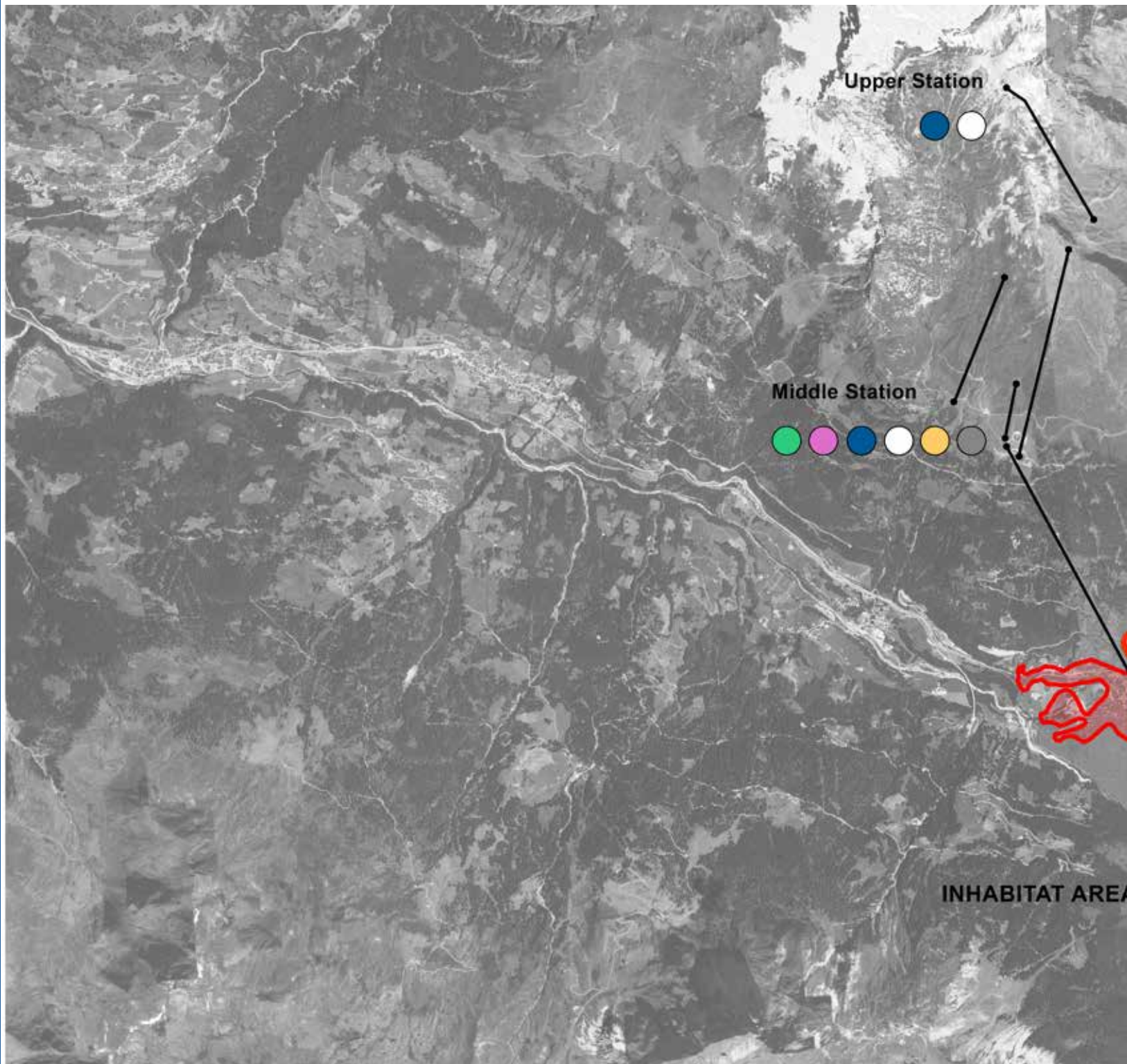
amanti della natura. Nell'area di pratica Madrisa-Land, i bambini e i principianti possono muovere i primi passi sugli sci, mentre gli sciatori esperti possono godersi le ampie piste soleggiate. L'attenzione è chiaramente rivolta alla famiglia, al divertimento e all'accessibilità.

Delizie culinarie attendono i visitatori in tutta la località: il ristorante self-service Madrisa-Alp presso la stazione a monte serve specialità regionali con vista panoramica, mentre il Madrisa-Hof offre calda ospitalità e servizio al tavolo. Alla stazione a valle, la Pizzeria Madrisa-Mia invita gli ospiti a gustare i classici italiani, mentre l'accogliente rifugio Zügenhüttli offre l'autentico fascino alpino direttamente sulle piste. Ampie terrazze soleggiate sull'altopiano invitano i visitatori a rilassarsi e a godersi l'atmosfera di montagna.

Sono inoltre disponibili scuole di sci e un negozio di articoli sportivi con deposito sci. Eventi pubblici regolari arricchiscono ulteriormente la variegata offerta. Con la sua posizione soleggiata, le strutture moderne e il sincero impegno verso l'inclusione, Madrisa è davvero un gioiello invernale per tutti".

[Fonte]







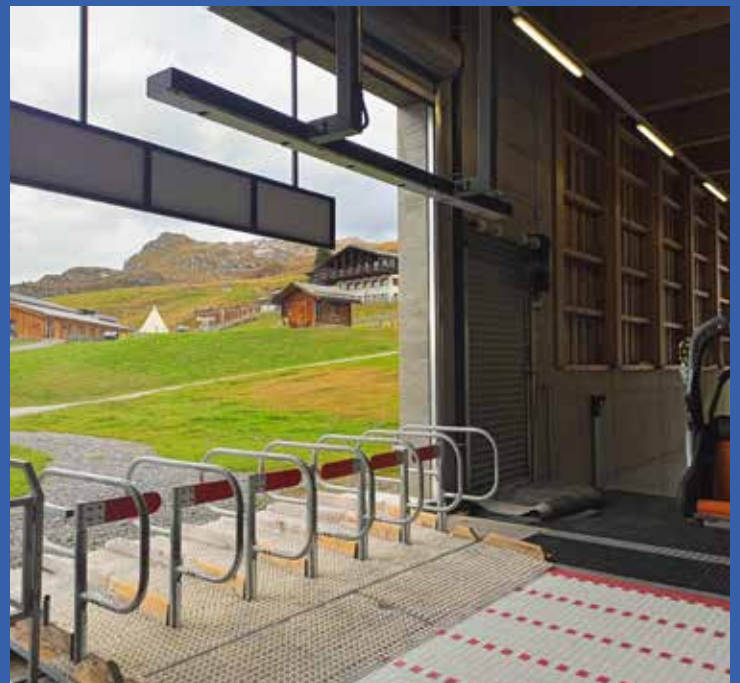
- Information access
- Parking
- Access points
- Lift System
- Support staff
- Dedicated devices
- High-altitude structures

MADRISA



Madrisa-Klosters. Area del parcheggio.

Madrisa-Klosters. Spazi e percorso nei pressi della biglietteria.



Madrisa-Klosters. Tornelli ed accesso dedicato.

Madrisa-Klosters. Dettaglio della pavimentazione sintetica allo sbarco della seggiovia.

Madrisa-Klosters. Dettaglio di accesso alle cabine con sistema a rampa mobile.

Madrisa-Klosters. Cancelli d'ingresso della seggiovia nella stazione principale dell'impianto (stazione intermedia).

SCHEDA DESCRITTIVA – STAZIONE SCIISTICA DI MADRISA (KLOSTERS DORF-DAVOS)

1. Inquadramento territoriale e localizzazione

La stazione sciistica di **Madrisa** è situata **in prossimità del centro abitato di Klosters Dorf**, nel comprensorio di **Davos**, risultando facilmente accessibile e integrata nel tessuto urbano della località.

2. Area di arrivo e parcheggi

Il parcheggio antistante la **stazione di partenza della cabinovia** è **riservato alle persone con disabilità** ed è caratterizzato da una **leggera pendenza in discesa**. L'area è mantenuta **costantemente sgombra dalla neve**, garantendo condizioni di sicurezza e fruibilità anche nei periodi di maggiore innevamento.

L'accesso all'impianto avviene **senza indossare l'attrezzatura sciistica**, condizione che facilita le operazioni di avvicinamento e imbarco.

3. Cabinovia e modalità di imbarco/sbarco

Le cabine presentano una quota di accesso di circa **30 cm rispetto al piano di calpestio**. L'ingresso e l'uscita delle persone in carrozzina avvengono mediante una **rampa mobile**, manovrata dal **personale addetto**, che garantisce un supporto attivo e sicuro. La **medesima configurazione** è adottata anche nella **stazione di arrivo in quota**, assicurando continuità nelle modalità di sbarco.

4. Spazi e servizi alla stazione di monte

Al **piano di sbarco** sono collocati:

- l'accesso ai **servizi igienici**,
- un **ampio ristorante**,
- l'uscita verso gli **spazi esterni**.

Il **passaggio dalla carrozzina al monosci** avviene sullo stesso piano, grazie al fatto che la **neve viene predisposta alla medesima quota del pavimento**, eliminando dislivelli e facilitando le operazioni di trasferimento. Da questo livello ci si dirige verso la **seggiovia**.

5. Area di imbarco alla seggiovia

La pavimentazione della zona di imbarco è realizzata in **materiale plastico**, idoneo al **transito con gli sci**.

Per gli utenti in **monosci**, sono previste specifiche **tracce direzionali segnalate a terra**, che consentono un corretto posizionamento in fase di imbarco. L'operazione avviene a cavallo di **due sedute**, dopo che l'operatore ha rimosso il **corrimano divisorio**.

Un ulteriore accorgimento progettuale consente di **variare l'altezza del piano di imbarco**, facilitando la salita dei **bambini**.

6. Soluzioni per l'accessibilità stagionale

Particolarmente rilevante è la soluzione che rende **accessibile anche nel periodo estivo la banchina della stazione di arrivo**. In assenza di neve, il dislivello tra la banchina e l'esterno è di circa **40 cm**; tale dislivello è superato mediante **rampe permanenti**, che in inverno risultano **coperte dall'innevamento**, integrandosi perfettamente nel piano di fruizione.

7. Ausili per la mobilità esterna

È disponibile una **carrozzina a quattro ruote motrici**, che consente alle persone con disabilità di **percorrere i sentieri dell'area**, superando anche **pendenze significative**, ampliando così le possibilità di fruizione del territorio circostante.

8. Considerazioni sull'accessibilità

La stazione sciistica di Madrisa si distingue per un **approccio avanzato e integrato all'accessibilità**, caratterizzato da:

- continuità dei percorsi tra parcheggi, impianti e servizi,
- soluzioni tecniche specifiche per lo sci adattato,
- forte supporto operativo del personale,
- attenzione alla fruibilità invernale ed estiva.

KAUNERTALER GLETSCHER (AUSTRIA)



COMPRESORIO: KAUNERTALER GLETSCHER (AUSTRIA)



“Per un breve periodo si può sfuggire alla civiltà ed essere incantati da un mondo montano bianco con ampie piste naturali innevate, pendii di neve fresca non tracciati e il miglior divertimento sciistico. L’altitudine da 2.150 m a 3.113 m garantisce condizioni perfette della neve. L’area sciistica copre l’intero bacino della valle nel retro Kaunertal, alla fine della strada del ghiacciaio. Tre moderne cabinovie portano ai più bei valichi di montagna oltre i 3.000 m, al confine con l’Italia. Falginjoch, Karlesjoch e Weißseejoch offrono un magnifico panorama montano.

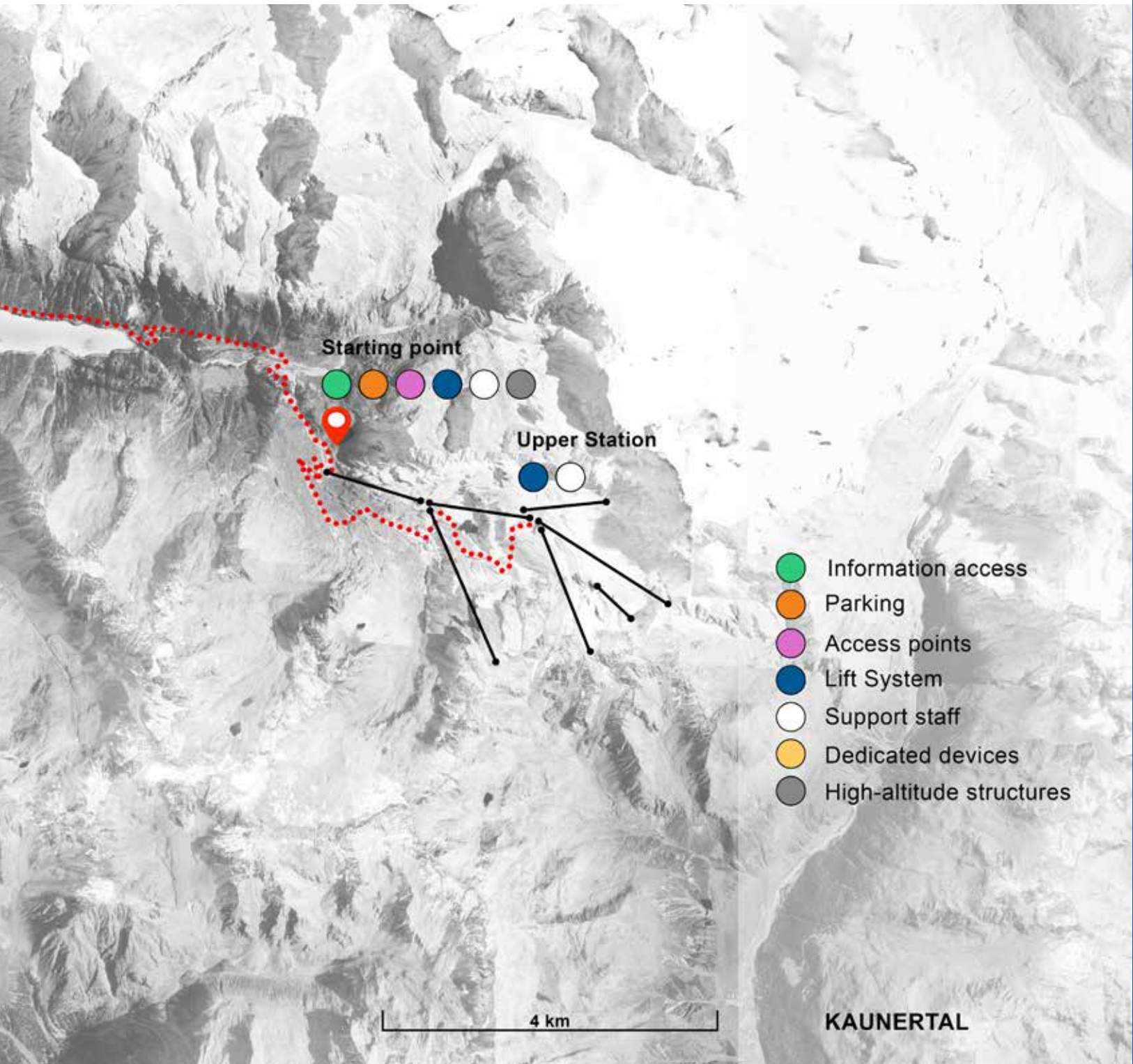
Novità di questo inverno: Sonnenlift – la sciovia perfetta per bambini e per coloro che tornano a sciare! Gli sciatori amanti del sole possono godere di 55 chilometri di piste, premiate con il sigillo di qualità del Tirolo. Tra i punti salienti figurano discese con fino a 1.000 m di dislivello, la Black Ibex come pista più ripida d’Austria, e il Kaunertal Snow Park (sempre aperto in primavera) con un “nature run” lungo 2 km e molti grandi eventi.

È sempre consigliato prenotare in anticipo: se si acquista online lo skipass per il Ghiacciaio del Kaunertal, si può ottenere fino al 30 per cento di sconto early bird. Prima si prenota, più economico è lo skipass”.

[Fonte]

INHABITAT AREA







Kaunertaler Gletscher. Ingresso dal parcheggio alla struttura e percorso innevato verso la cabinovia.

Kaunertaler Gletscher. Cancelli d'ingresso all'impianto alla cabinovia.

Kaunertaler Gletscher. Dettaglio dell'accesso 'a raso' della funivia.



Kaunertaler Gletscher. Struttura di servizio (ristorante): veduta esterna dal parcheggio e spazio interno.

Kaunertaler Gletscher. Pavimentazione sintetica; dettagli lungo gli spazi dell'impianto.

Kaunertaler Gletscher. Esperienza avanzata con utilizzo del *PistenBully* ("gatto delle nevi") attrezzato.

SCHEDA DESCRITTIVA – STAZIONE SCIISTICA DEL KAUNERTALER GLETSCHER

1. Inquadramento territoriale e accessibilità

La stazione sciistica situata alle pendici del **Kaunertaler Gletscher** si colloca a **poco meno di 30 km dall'abitato di Kaunertal**. L'accesso avviene percorrendo la **Kaunertaler Gletscherstrasse**, una strada privata a pedaggio di circa **25 km**, caratterizzata da un elevato valore panoramico, che conduce fino alla quota di **2.500 m s.l.m.**, dove è localizzata la stazione di arrivo veicolare.

Durante la stagione invernale, il parcheggio può essere raggiunto anche tramite **seggiovia da quote inferiori**, poste lungo la strada panoramica.

2. Area di arrivo e parcheggi

Alla quota di 2.500 m è presente un **parcheggio in leggera discesa**, direttamente connesso agli spazi di servizio e agli impianti di risalita. La collocazione e la continuità dei percorsi consentono un accesso diretto alle strutture principali senza attraversamenti complessi.

3. Strutture di servizio a valle

Dal parcheggio si accede a un'**ampia struttura** ricettiva che comprende:

- **bar-ristorante**,
- **servizi igienici**,
- collegamenti diretti agli **impianti di risalita**, costituiti da una **funivia di grande capacità** e da una **seggiovia**.

Entrambi gli impianti conducono alla quota di circa **3.200 m s.l.m.**, garantendo l'accesso alle aree sciabili in alta quota.

4. Funivia – soluzioni di accessibilità

La **funivia** presenta soluzioni particolarmente rilevanti dal punto di vista dell'accessibilità e della gestione dei flussi.

L'accesso per le **persone con disabilità in monosci** avviene tramite un **percorso innevato** che si innesta su una **pavimentazione in gomma**, articolata in **due percorsi**

distinti e non interferenti:

- un **percorso dedicato alle persone con disabilità in monosci**, caratterizzato da una **pavimentazione plastica specifica** che facilita lo scorrimento,
- un **percorso gommato separato** per gli utenti che accedono **senza sci calzati**.

Il percorso dedicato conduce direttamente alla cabina, al cui interno è **centralmente posizionata una stuoia**, funzionale alla stabilità e alla manovrabilità del monosci durante l'imbarco.

5. Impianti di risalita complementari

Oltre alla funivia, è presente una **seggiovia** che concorre a garantire la ridondanza del sistema di risalita e la distribuzione dei flussi verso le aree sciabili in quota.

6. Ausili per la mobilità e supporto operativo

A supporto della mobilità delle persone con disabilità è disponibile un **PistenBully** ("**gatto delle nevi**"), la cui **cabina di ampie dimensioni** è stata attrezzata con **cinghie per l'ancoraggio delle carrozzine**, consentendo il trasporto in sicurezza anche su terreni innevati e con forti pendenze.

7. Considerazioni sull'accessibilità

La stazione sciistica del Kaunertaler Gletscher si caratterizza per un **approccio altamente specializzato all'accessibilità in ambiente d'alta quota**, evidenziando:

- integrazione tra infrastrutture stradali, impianti e servizi,
- soluzioni progettuali dedicate per lo sci adattato,
- separazione chiara dei flussi di utenza,
- disponibilità di mezzi specifici per la mobilità su neve.

SÖLLERECKBAHN - OBERSTDORF (GERMANIA)

70

Söllereckbahn-Oberstdorf. Veduta del paesaggio dall'impianto della cabinovia.

**COMPRESORIO:
SÖLLERECKBAHN - OBERSTDORF
(GERMANIA)**



“Il Söllereck è un comprensorio sciistico ed escursionistico a misura di famiglia nelle Alpi dell’Algovia, situato all’estremità nord-occidentale di Oberstdorf, nella parte più meridionale della Germania, al confine con l’Austria.

Come parte della rete Oberstdorf-Kleinwalsertal Bergbahnen (OK Bergbahnen), insieme a Fellhorn/Kanzelwand, Nebelhorn, Ifen, Walmendingerhorn e Heuberg, costituisce una componente fondamentale dell’infrastruttura turistica montana regionale. Grazie alla sua topografia, alla sua ampia gamma di opportunità ricreative e alla sua costante attenzione alle famiglie, il Söllereck è considerato un’esperienza montana altamente accessibile, senza barriere e senza soglie.

Questo impegno è profondamente radicato nell’identità del marchio OK Bergbahnen e si riflette anche, ad esempio, sul Nebelhorn, dove il Nordwandsteig senza barriere architettoniche a 2.224 metri offre l’accesso al cuore del paesaggio alpino.

L’area di Söllereck si estende intorno alla vetta alta 1.706 metri. È caratterizzata da dislivelli moderati e terreni in leggera pendenza, offrendo un’ampia gamma di attività sia in estate che in inverno. In inverno, i visitatori possono godere di diverse piste da sci di livello facile e intermedio, ideali per principianti e famiglie.

Le strutture includono scuole di sci, un’area didattica per bambini e un moderno sistema di innevamento artificiale che garantisce un’elevata affidabilità della neve.

In estate, il Söllereck si trasforma in una popolare destinazione escursionistica con sentieri ben sviluppati e adatti alle famiglie, tra cui percorsi tematici e avventura.

Altre attrazioni includono un percorso a corde nella foresta, il Kugelrennen di Söllli, una pista per biglie in legno di grandi dimensioni, e l'Allgäu Coaster, un alpine coaster aperto tutto l'anno e indipendente dalle condizioni meteorologiche, particolarmente apprezzato dai bambini e dalle famiglie.

Il principale punto di accesso alla zona è la Söllereckbahn, una cabinovia all'avanguardia da 10 posti costruita nel 2021. È completamente priva di barriere architettoniche e offre un comodo accesso alla montagna ai visitatori con difficoltà motorie o con passeggini.

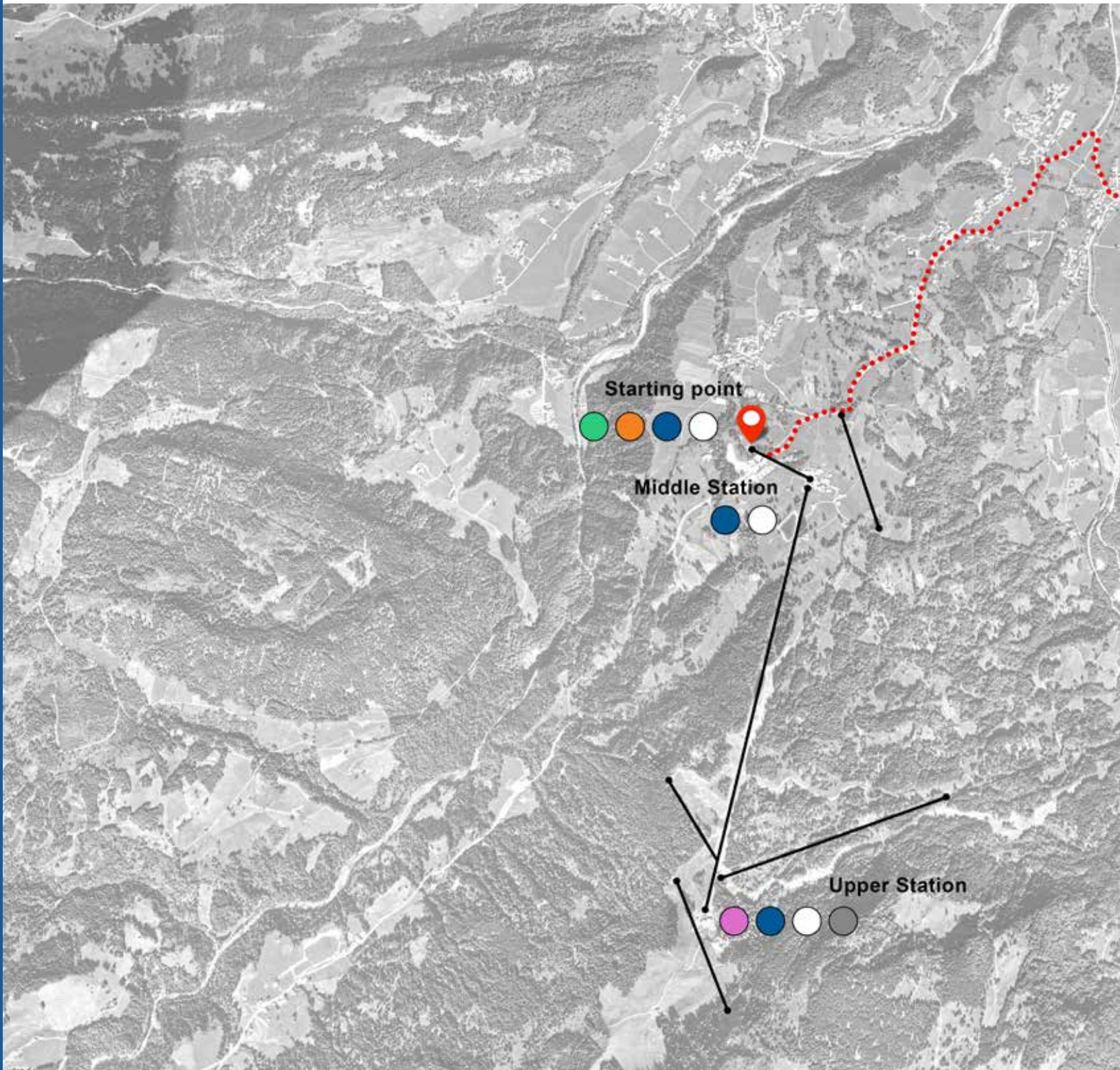
Altre infrastrutture includono una seggiovia a sei posti con cappottina di protezione dalle intemperie e sedili riscaldati, tre skilift, impianti di risalita per principianti e diversi punti di ristoro, tra cui ristoranti di montagna e di valle che offrono cucina regionale.

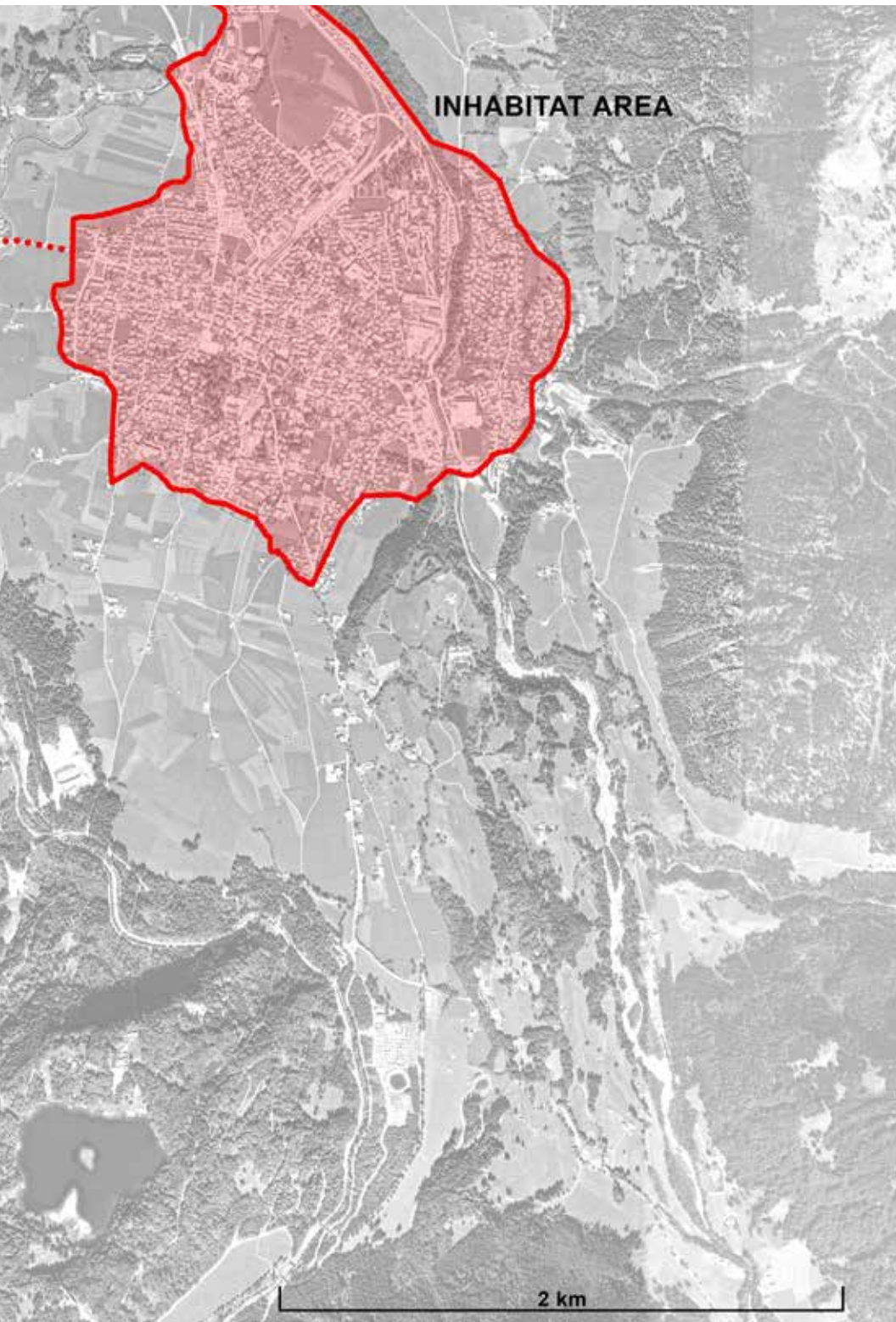
Il Söllereck è particolarmente apprezzato per le sue dimensioni contenute, le condizioni di innevamento affidabili e l'elevata qualità del servizio. Per le famiglie offre un'autentica esperienza nella natura alpina senza essere opprimente: una "montagna introduttiva" perfetta al mondo degli sport alpini che conserva comunque il carattere genuino delle Alpi".

[Fonte]



Söllereckbahn-Oberstdorf. Veduta dell'impianto della cabinovia.





INHABITAT AREA

2 km

- Information access
- Parking
- Access points
- Lift System
- Support staff
- Dedicated devices
- High-altitude structures

OBERSTDORF



Söllereckbahn-Oberstdorf. Nuova struttura di ingresso con passaggio sopraelevato dal parcheggio.

Söllereckbahn-Oberstdorf. Area di parcheggio.

Söllereckbahn-Oberstdorf. Ingresso agli impianti a valle, tornelli e ingresso dedicato 'a raso'.



Söllereckbahn-Oberstdorf. Ingresso alla Stazione intermedia con rampa mobile d'accesso.

Söllereckbahn-Oberstdorf. Stazione intermedia: accesso alle cabine 'a raso'.

Söllereckbahn-Oberstdorf. Spazi di servizio accessibili alla Stazione superiore.

SCHEDA DESCRITTIVA – COMPENSORIO SCIISTICO DI OBERSTDORF

(Caso studio Söllereckbahn)

1. Inquadramento generale del comprensorio

Il comprensorio di **Oberstdorf** è costituito da **cinque impianti di risalita**, ciascuno appartenente a una società distinta; tuttavia, negli ultimi anni, una **società di servizi unica** coordina la gestione del marketing dell'intero sistema.

Durante il sopralluogo, gli operatori locali hanno evidenziato come la **frequentazione invernale da parte di sciatori con disabilità sia limitata**, anche in ragione della presenza, nelle vicinanze, di comprensori ritenuti più adatti allo sci adattato.

Al contrario, le **strategie e i progetti futuri in tema di accessibilità** risultano maggiormente orientati alla **stagione estiva**, periodo in cui si registra una **presenza significativa di persone con disabilità**, attratte da attività outdoor e dalla fruizione del paesaggio alpino.

2. Localizzazione dell'impianto Söllereckbahn

L'impianto **Söllereckbahn** è situato a circa **5 km dal centro di Oberstdorf**. L'accesso all'impianto è articolato su tre punti distinti:

- **due accessi** collocati in corrispondenza di **parcheggi lungo la strada**, posti a **quote differenti**;
- un **terzo accesso** situato alcune centinaia di metri più in alto, in prossimità di una stazione intermedia.

Quest'ultimo accesso risulta **poco utilizzato dalle persone con disabilità**, principalmente per l'assenza di parcheggi dedicati.

3. Parcheggi e collegamenti alla stazione di partenza

Dai parcheggi lungo la strada è possibile raggiungere la **stazione di partenza dell'ovovia**:

- **direttamente dal parcheggio** posto alla quota inferiore, mediante un percorso **leggermente in discesa**;
- dal parcheggio superiore tramite una **passerella chiusa**, che consente di **scavalcare** la strada garantendo continuità e sicurezza del percorso.

Le soluzioni di accesso risultano funzionali sotto il profilo logistico, sebbene non specificamente progettate per un'utenza numerosa con disabilità.

4. Modalità di utilizzo dell'ovovia per lo sci adattato

In tutti i casi osservati, la **persona con disabilità in monosci** accede all'**ovovia utilizzando la carrozzina**, mentre il **monosci viene caricato nella cabina successiva**.

Questa modalità operativa consente di superare le criticità legate all'imbarco diretto con l'attrezzatura sciistica, demandando al personale la gestione delle operazioni.

5. Arrivo in quota e organizzazione della discesa

Giunti alla stazione di arrivo, la persona con disabilità effettua il **trasferimento dalla carrozzina al monosci**. La **carrozzina viene quindi inviata alla stazione intermedia**, punto in cui terminano le piste da sci. Tale organizzazione consente di:

- completare la discesa fino all'intermedio,
- ritrovare la carrozzina al termine della pista,
- ripercorrere la medesima tratta per una **seconda discesa**, garantendo una fruizione ciclica dell'impianto.

6. Strutture di servizio

Le **strutture di servizio** sono prevalentemente concentrate presso la **stazione di arrivo in quota**, dove è presente una **struttura ricettiva con bar-ristorante**.

I **servizi igienici accessibili** sono collocati all'interno delle **stazioni dell'impianto recentemente rinnovato**, rappresentando uno degli elementi più aggiornati dal punto di vista dell'accessibilità.

7. Considerazioni sull'accessibilità

Il comprensorio di Oberstdorf, e in particolare l'impianto Söllereckbahn, presenta un'**accessibilità funzionale ma non prioritariamente orientata allo sci adattato invernale**. Le principali caratteristiche rilevate includono:

- soluzioni operative che consentono l'uso degli impianti anche a persone con disabilità,
- limitata specializzazione delle infrastrutture per lo sci adattato,
- maggiore attenzione strategica rivolta alla **stagione estiva** e alla fruizione inclusiva del territorio in assenza di neve.

GROßER ARBER (GERMANIA)



COMPRESORIO: GROßER ARBER (GERMANIA)



“Il Großer Arber è il comprensorio sciistico centrale della Foresta Bavarese e si caratterizza in particolare per la sua chiara struttura, l’elevata facilità d’uso e il forte orientamento alle famiglie.

Durante l’ispezione è emerso chiaramente quanto siano compatte e facili da percorrere le diverse sezioni. Le piste intorno alla vetta e all’altopiano di media montagna offrono un’ampia gamma di percorsi progettati appositamente per famiglie, principianti e sciatori di livello intermedio. Pendenze costanti, larghezze generose e linee chiaramente strutturate garantiscono un elevato livello di sicurezza e orientamento.

Un elemento chiave dell’area è l’ArBär Children’s Land, che dispone di zone di apprendimento separate, nastri trasportatori a misura di bambino e piste di pratica facilmente accessibili. Queste sezioni strutturate in modo pedagogico facilitano l’avvicinamento allo sci dei piccoli ospiti e offrono un ambiente di apprendimento organizzato. Anche le piste per famiglie adiacenti sono state progettate appositamente per consentire movimenti sciistici fluidi, offrendo al contempo una varietà sufficiente per i diversi livelli di abilità.

L’altitudine e il sistema di innevamento artificiale garantiscono condizioni di neve affidabili per tutta la stagione. Grazie all’orientamento prevalentemente a nord delle piste, la qualità della neve rimane costantemente elevata.

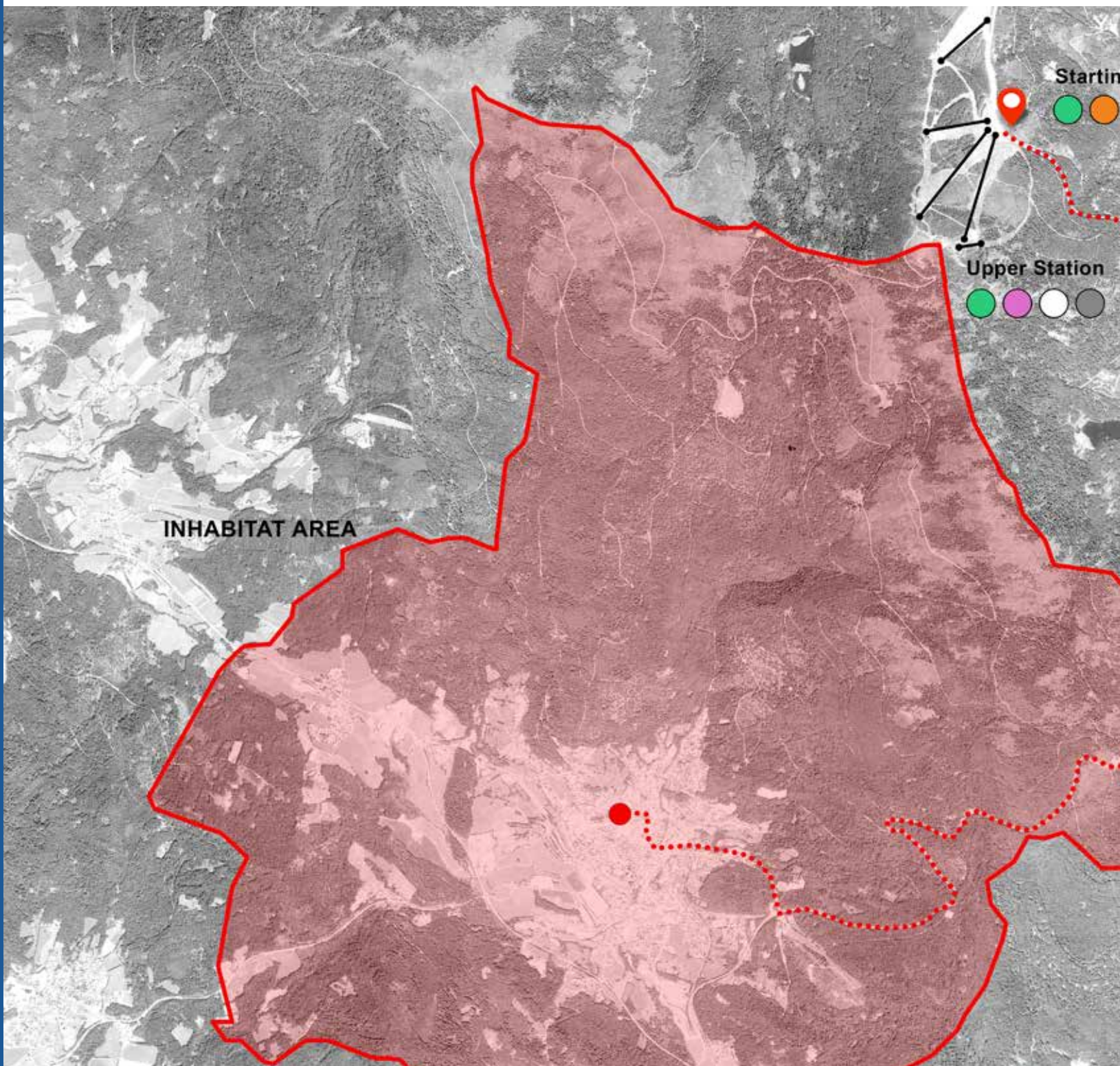
Gli impianti di risalita, tra cui moderne cabinovie e diverse seggiovie, offrono un trasporto efficiente e adatto alle famiglie con tempi di attesa brevi e imbarco confortevole.

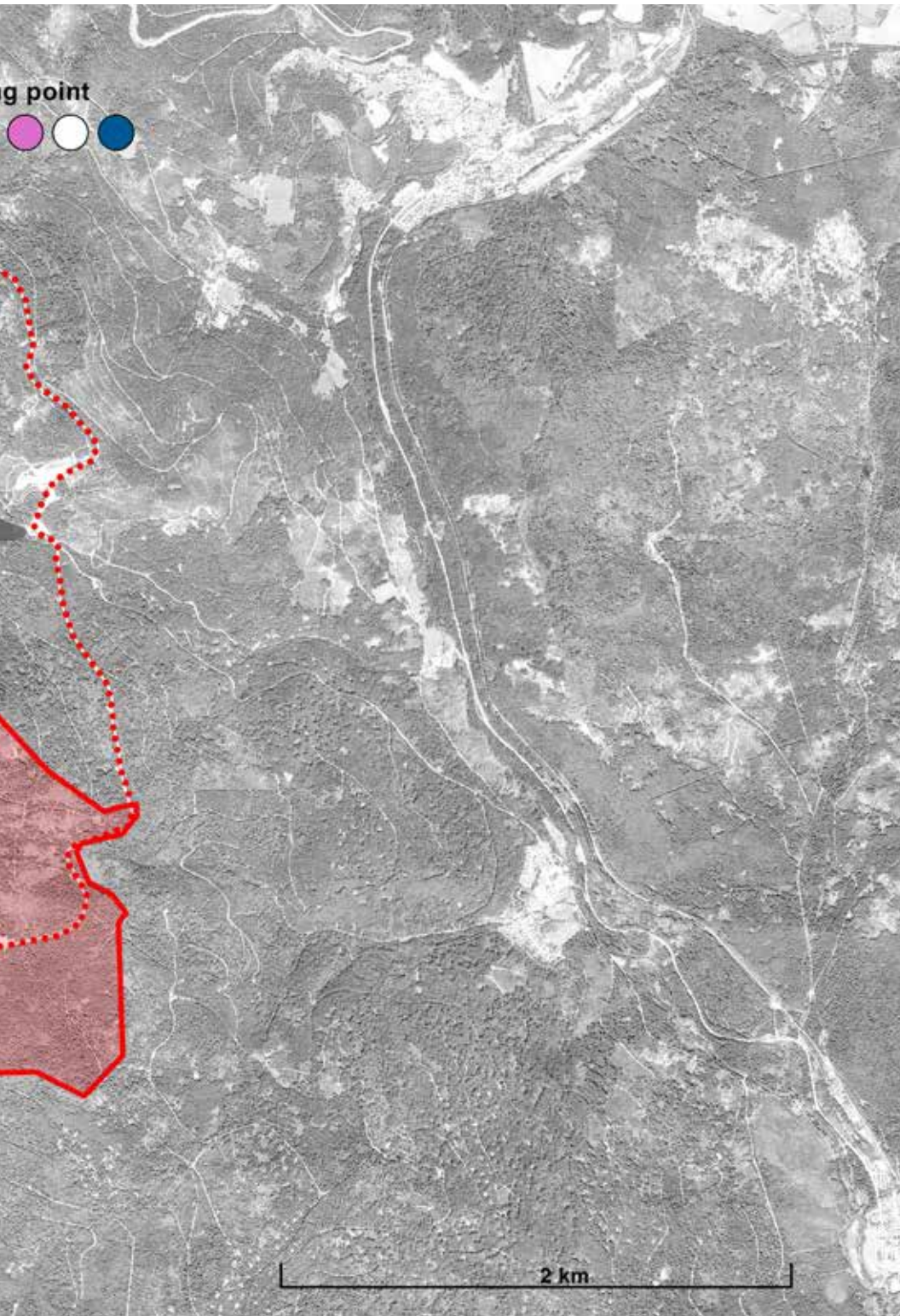
L'offerta complessiva è completata da diversi ristoranti di montagna che offrono comodi punti di ristoro in loco e luoghi di riposo adatti alle famiglie. Inoltre, due stazioni di noleggio sci e moderni depositi sci rendono l'accesso al comprensorio sciistico particolarmente comodo.

Nella zona operano diverse scuole di sci che offrono un'ampia gamma di corsi per bambini, adolescenti e adulti. Oltre alle piste da sci, una pista da slittino dedicata e sentieri escursionistici invernali segnalati ampliano ulteriormente la gamma di attività, consentendo alle famiglie e agli ospiti di godersi l'Arber anche senza sci".

[Fonte]





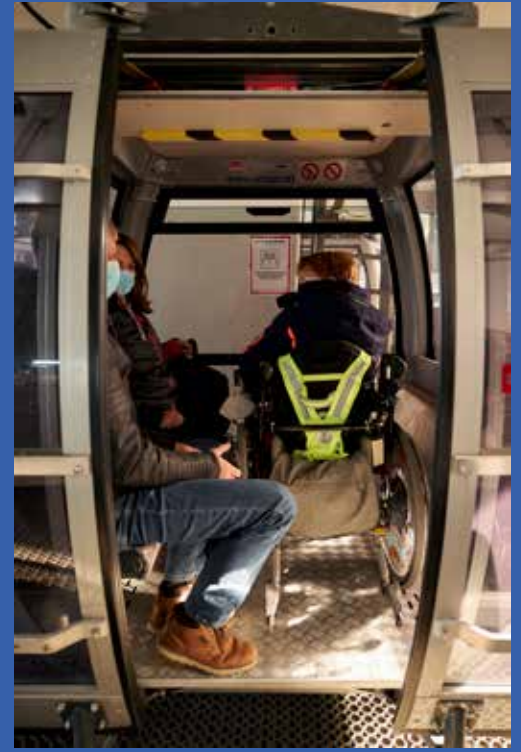


- Information access
- Parking
- Access points
- Lift System
- Support staff
- Dedicated devices
- High-altitude structures

ARBER



Großer Arber. Area di arrivo e Stazione di partenza.
Großer Arber. Dettaglio di accessibilità alle casse.



Großer Arber. Ascensore alla Stazione superiore con rampa mobile d'accesso alle cabine.

Großer Arber. Torre ascensore e ponte di sbarco all'impianto sciistico.

SCHEDA DESCRITTIVA – COMPENSORIO SCIISTICO DI GROßER ARBER

(Parco Nazionale della Foresta Bavarese)

1. Inquadramento territoriale e accessibilità generale

Il comprensorio sciistico di **Große Arber** è situato all'interno del **Parco Nazionale della Foresta Bavarese** e si distingue per una **buona integrazione con il sistema di trasporto pubblico**. La **fermata dell'autobus di linea** è localizzata **direttamente di fronte all'ingresso della stazione di valle**, configurando un sistema di accesso intermodale che riduce la dipendenza dal mezzo privato e favorisce una fruizione inclusiva del sito.

2. Accessi alla stazione di valle e superamento dei dislivelli

L'ingresso alla stazione di valle è dotato di un **ascensore** che consente il **superamento del dislivello verticale** tra la quota stradale e l'area impianti, includendo il **livello della biglietteria**.

Un **secondo ascensore**, collocato in prossimità dell'area denominata *“Spielplatz an Bergstation Großer Arber”*, mette in collegamento il **parcheggio inferiore** con il **livello superiore della stazione**, garantendo una **continuità dei percorsi priva di barriere architettoniche** nell'intera area di accesso.

3. Accesso alla cabinovia e modalità di imbarco

L'ingresso alla **cabinovia** è regolato da **tornelli non direttamente fruibili da persone in carrozzina**; tuttavia, è previsto un **varco laterale** che può essere **aperto dal personale** per consentire l'accesso assistito.

L'imbarco in cabina avviene tramite una **rampa mobile**, che permette di superare il dislivello tra il piano di calpestio e la soglia della cabina. Durante le operazioni di imbarco e sbarco, **l'impianto viene rallentato dal personale**, garantendo condizioni di sicurezza adeguate per gli utenti con mobilità ridotta.

4. Stazione di arrivo in quota e organizzazione degli spazi

L'arrivo in quota avviene presso la **stazione sommitale della cabinovia**, collocata in posizione **rialzata rispetto all'area dei rifugi**. Un **ascensore dedicato** collega la stazione di arrivo con il livello inferiore, dove sono presenti:

- una **struttura preesistente**,
- una **nuova struttura di servizio**, realizzata secondo criteri di **accessibilità universale**.

La nuova costruzione, priva di barriere architettoniche, consente:

- **accesso a raso,**
- disponibilità di **servizi igienici accessibili,**
- **spazi interni adeguati alle manovre e rotazioni delle carrozzine,**
- ambienti **riscaldati e fruibili anche nella stagione invernale.**

L'inserimento di questa struttura ha permesso di **superare le criticità di accessibilità dell'edificio originario**, migliorando in modo significativo la fruizione dell'area di ristoro e sosta per le persone con mobilità ridotta.

5. Quadro normativo e approccio progettuale

Il comprensorio ha adottato come riferimento la **checklist regionale per la certificazione "Reisen für Alle"**, promossa dal **Ministero bavarese per il turismo**, utilizzandola come **quadro guida per la progettazione inclusiva** delle infrastrutture.

Le soluzioni implementate tengono conto sia della **mobilità orizzontale che verticale**, prevedendo **interventi progressivi**, calibrati in relazione ai **flussi stagionali** e alla **complessa conformazione topografica** del sito.

6. Dotazioni mancanti e criticità residue

Nonostante l'elevato livello di adeguamento complessivo, **non è stato rilevato un sistema dedicato al noleggio e allo stoccaggio di attrezzature adatte** presso le stazioni di valle o di monte. La gestione delle attrezzature personali richiede pertanto un **pianificazione autonoma da parte degli utenti**, rappresentando un ambito di possibili miglioramenti futuro.

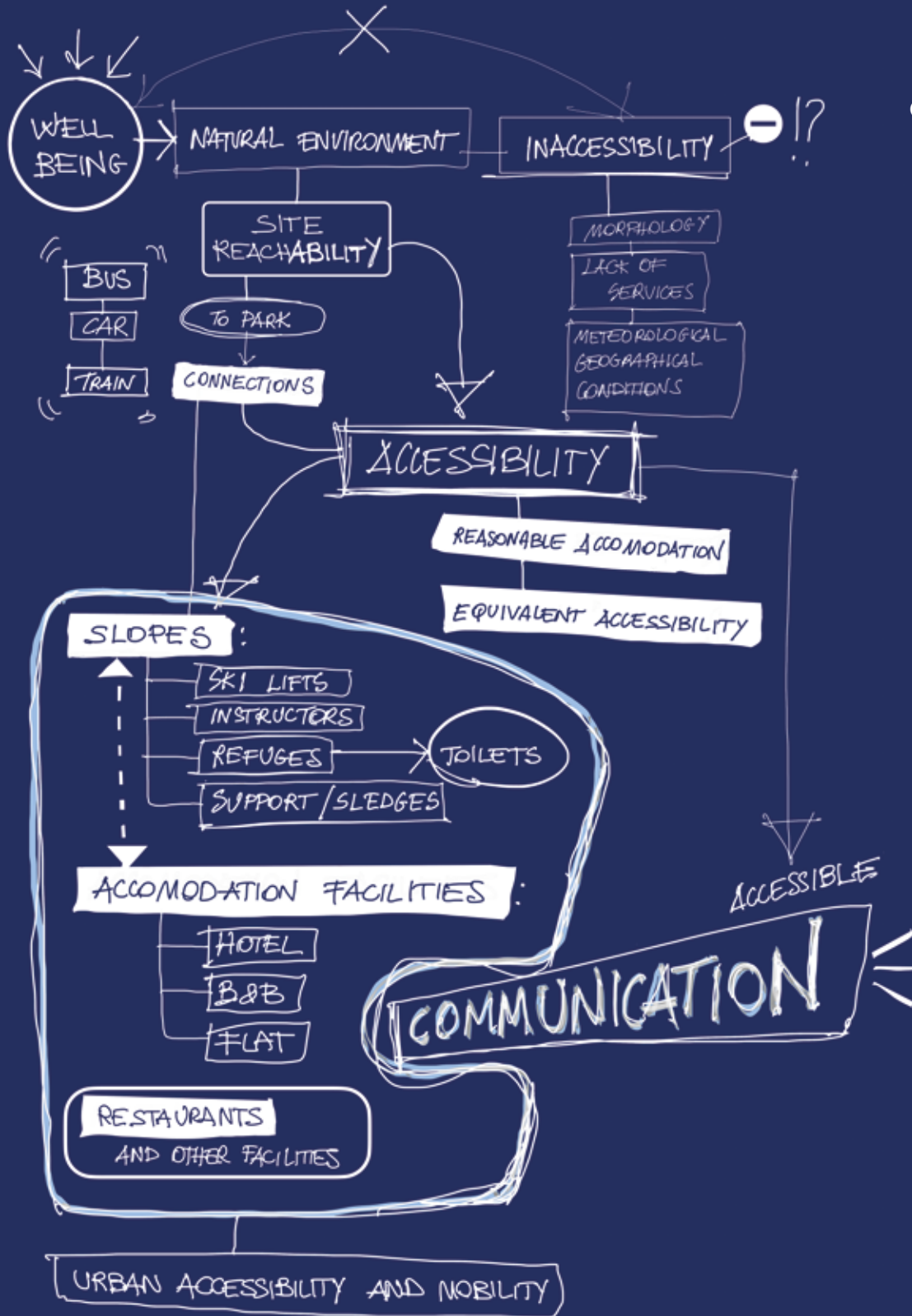
7. Sintesi delle soluzioni di accessibilità adottate

La stazione sciistica di Große Arber ha sviluppato un **progetto di accessibilità integrata**, coerente con la checklist regionale *"Reisen für Alle"*, che si articola nei seguenti elementi chiave:

1. **Accesso user-friendly** mediante ascensori e percorsi pianeggianti;
2. **Imbarco in cabinovia certificato**, con rampa mobile e supporto del personale;
3. **Servizi accessibili** a valle e a monte, conformi agli standard normativi;
4. **Intermodalità efficace** tra trasporto pubblico e impianti di risalita.

8. Considerazioni conclusive sull'accessibilità

Il comprensorio di Große Arber rappresenta un **caso avanzato di applicazione sistematica dei principi di accessibilità universale** in ambito sciistico alpino. Pur in assenza di alcuni servizi specialistici per lo sci adattato, gli interventi realizzati e quelli in corso evidenziano un **progressivo allineamento agli standard europei di inclusività**, rendendo il sito un riferimento significativo per la progettazione accessibile in contesti naturali complessi.





1. Accessibilità e fruibilità nei comprensori sciistici: quali Indicazioni Operative?

1.1 Premessa

L'accessibilità dei comprensori sciistici non può essere affrontata secondo gli stessi paradigmi applicabili all'edilizia o agli spazi pubblici urbani. Come evidenziato dai sopralluoghi effettuati nell'ambito del progetto Ski-Ability, le condizioni geografiche, morfologiche e climatiche dei contesti montani richiedono una declinazione specifica del concetto stesso di accessibilità. Anche l'approccio secondo i principi dell'Universal Design necessita un approfondimento – quasi una riformulazione – quando si affronta il tema dell'accessibilità e fruibilità dei comprensori sciistici poiché le condizioni degli ambiti naturali e innevati richiedono una prospettiva che combini progettazione con organizzazione, informazione, formazione, attrezzature specifiche e comunicazione accessibile.

In questi luoghi, l'intervento sull'ambiente è spesso limitato o marginale, a causa della necessità di preservare il paesaggio naturale e delle difficoltà legate alla presenza o assenza della neve. In tal senso, l'accessibilità si configura come una sfida prevalentemente organizzativa e comunicativa, più che infrastrutturale. Il concetto di fruibilità, inteso come relazione tra le caratteristiche dell'ambiente e le esigenze soggettive della persona, in questi contesti diventa il riferimento.

Date queste premesse, le presenti Indicazioni Operative non sono da intendersi come un documento che fornisce raccomandazioni o procedure seguendo le quali si arriva ad avere un comprensorio sciistico accessibile; sono piuttosto un vademecum che aiuti il/i gestore/i dello stesso a porsi la questione dell'accessibilità in maniera corretta e completa, ovvero sono da intendersi come uno strumento che permetta di 'mettere sul tavolo' tutte le questioni e le correlazioni tra queste in modo

da affrontarle nella maniera corretta senza dimenticarne qualcuna. In effetti, come mostrato nel Capitolo 2, le variabili sono talmente tante che occorrerebbe fornire raccomandazioni ed indicazioni diverse da sito a sito.

A ciò si aggiunga che l'accessibilità è un processo dinamico, in continua evoluzione, che non può essere giudicato semplicisticamente con una check list. Più correttamente si potranno definire livelli di accessibilità da esprimere attraverso una descrizione oggettiva dei servizi offerti in modo che la persona disabile, in considerazione delle sue capacità e delle condizioni in cui si reca sul posto, possa giudicare se sono soddisfacenti o meno.

È indubbio che ogni sciatore, indipendentemente dalle sue capacità (dall'essere atleta o principiante) debba adattare il proprio abbigliamento e soprattutto attrezzarsi con gli strumenti, gli sci, che permettano di 'spostarsi' sulla neve, ovvero scendere lungo una pista innevata. Se ciò è senz'altro vero per chiunque, a maggior ragione lo è per una persona con disabilità.

Con riferimento alle diverse disabilità (motoria, sensoriale e cognitiva), gli sciatori con disabilità sensoriale (persone cieche) e con disabilità cognitiva sono sempre accompagnati e sciano con una guida istruita per il loro accompagnamento. Per tale ragione le Indicazioni Operative si sono principalmente focalizzate sullo sciatore con disabilità motoria che, al contrario, può essere completamente autonomo. In particolare, lo 'sciatore di riferimento' è rappresentato da una persona con disabilità motoria che in autonomia si reca nel comprensorio per una giornata sulla neve (si escludono, dunque, atleti paralimpici o gruppi organizzati).

Naturalmente per tutte le diverse disabilità è essenziale che la comunicazione e le informazioni siano disponibili in formato accessibile e forniscano indicazioni precise ed aggiornate sui servizi e sull'accessibilità e fruibilità degli impianti.

1.2 Il ruolo della comunicazione accessibile

L'accesso alle informazioni, dalla prenotazione di servizi, al supporto organizzativo e all'accompagnamento è fondamentale per garantire esperienze inclusive.

Il tema, trasversale a tutte le forme di disabilità (motoria, sensoriale, cognitiva), assume un ruolo chiave nel prefigurare un'offerta turistica pienamente accessibile. Per persone con disabilità sensoriale o cognitiva, spesso accompagnate da istruttori, la chiarezza e la reperibilità delle informazioni rappresentano il primo livello di abilitazione all'esperienza. L'adozione di tecnologie inclusive, come i siti web accessibili conformi allo European Accessibility Act, la presenza di contenuti audio-descritti o la disponibilità di mediatori cognitivi e strumenti visivi, sono elementi essenziali per l'autonomia dell'utente.

1.3 Sostenibilità sociale e accessibilità nei comprensori sciistici

La tematica si colloca all'interno di una cornice teorica più ampia riconducibile ai principi della sostenibilità sociale, così come enunciata dagli Obiettivi 3, 10, 11 e 17 dell'Agenda 2030, che promuove lo sviluppo di città e insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili. L'estensione di tale paradigma ai contesti alpini richiede un'interpretazione integrata e multi-scalare della sostenibilità, capace di tenere insieme dimensioni ecologiche, socio-economiche e culturali, con particolare attenzione alle peculiarità geomorfologiche e climatiche di questi territori.

In tale prospettiva, l'applicazione dei principi di inclusione e resilienza in ambito montano implica il riconoscimento delle aree alpine non solo come spazi decentrati o ricreativi, ma come luoghi complessi, caratterizzati da relazioni dinamiche tra uomo e ambiente, che necessitano di politiche territoriali orientate all'equità d'accesso, alla partecipazione attiva delle comunità locali e alla valorizzazione delle identità locali.

Garantire un'effettiva fruibilità degli spazi e delle attività — anche in presenza di condizioni ambientali critiche — significa adottare approcci progettuali e gestionali inclusivi, capaci di rispondere alle esigenze di una pluralità di soggetti, riducendo le disuguaglianze in termini di accesso ai servizi, alle risorse naturali e alle opportunità culturali e ricreative.

In ultima analisi, ciò comporta una riflessione critica sul ruolo dei comprensori sciistici nell'ambito delle agende di sviluppo sostenibile, promuovendo modelli di ge-



Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età.



Ridurre l'ineguaglianza all'interno di e fra le nazioni.



Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili.



Rafforzare i mezzi di attuazione e rinnovare il partenariato mondiale per lo sviluppo sostenibile.

stione che integrino valori ambientali, istanze sociali e sostenibilità a lungo termine, in un'ottica di equità sociale e coesione territoriale.

2. La flow-chain per l'accessibilità: struttura e finalità

2.1 Definizione e scopi della flow-chain

Per meglio inquadrare e definire tutte le variabili e le interdipendenze tra di esse che concorrono a definire l'accessibilità e fruibilità di un comprensorio sciistico, è parso utile definire a livello grafico una flow-chain. Si tratta di uno strumento analitico e progettuale utilizzato per rappresentare in forma sequenziale e logica un insieme di attività, condizioni, attori e interazioni necessari al raggiungimento di un determinato obiettivo o alla fruizione di un servizio. Tale modello si configura come una mappa operativa del processo, utile per identificare criticità, ottimizzare le risorse e garantire coerenza tra le diverse fasi di un'esperienza dell'utente, soprattutto in contesti complessi e multisettoriali.

Nel caso specifico dell'accessibilità in ambito turistico-montano, la flow-chain è stata impiegata per rappresentare in maniera sistematica e operativa l'insieme dei passaggi, delle azioni e delle condizioni indispensabili per garantire la fruizione di un comprensorio sciistico da parte di persone con disabilità. Questo strumento metodologico consente di visualizzare in modo sequenziale e integrato l'intera esperienza dell'utente, dalla fase di pianificazione dell'esperienza fino all'effettiva pratica dell'attività sportiva, evidenziando i nodi critici lungo il percorso, gli Indicatori di Efficienza Organizzativa ed Operativa (IEO) eventualmente presenti.

Attraverso questa rappresentazione è inoltre possibile definire livelli progressivi di accessibilità, che permettano di orientare interventi progettuali e gestionali differenziati, in funzione del grado di inclusività raggiunto o auspicato. La flow-chain si configura quindi come uno strumento strategico di supporto alla progettazione

inclusiva, utile tanto nella valutazione ex ante quanto nel monitoraggio delle condizioni di accesso reale agli spazi e ai servizi.

2.2 Articolazione della flow-chain

La flow-chain è articolata in tre fasi principali:

- Fase 1: Pre-trip info
- Fase 2: Arrivo e accoglienza
- Fase 3: Accesso agli impianti e utilizzo delle piste

Ciascuna fase richiede una progettazione dettagliata, che coniughi la disponibilità di attrezzature, servizi, formazione del personale e soluzioni tecnologiche.

3. Fase 1: Pre-trip info

3.1 Informazioni accessibili

La fase preliminare dell'esperienza turistico-sportiva, spesso trascurata nella progettazione dell'offerta, rappresenta in realtà un momento cruciale per l'inclusione. La ricerca di informazioni e la pianificazione del viaggio sono attività che condizionano la possibilità stessa di vivere l'esperienza, soprattutto per le persone con disabilità, che necessitano di elementi certi, dettagliati e verificabili.

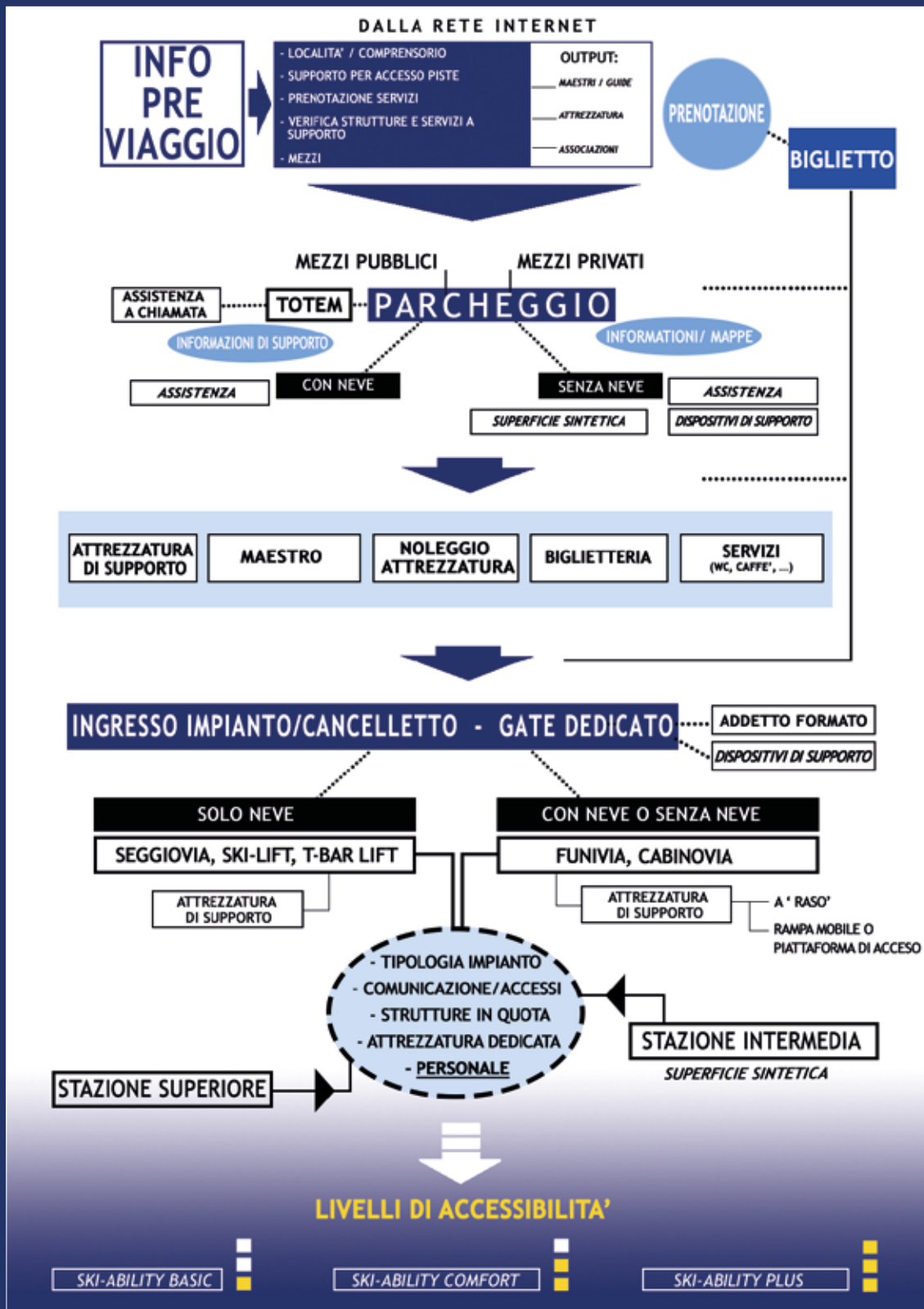
In quest'ottica, la qualità e l'accessibilità dei canali informativi digitali – in primo luogo i siti web delle località sciistiche – assumono un ruolo fondamentale. Tali strumenti devono rispettare quanto previsto dallo European Accessibility Act.

I contenuti devono risultare fruibili anche da persone con disabilità visive, uditive, motorie o cognitive, grazie a una strutturazione semantica corretta, alla presenza di alternative testuali, alla compatibilità con screen reader e alla navigabilità da tastiera.

FASE 1

FASE 2

FASE 3



Oltre alla forma, anche i contenuti devono rispondere alle esigenze di inclusività, fornendo informazioni chiare, aggiornate e complete riguardo a:

- modalità di trasporto accessibile, comprese navette attrezzate, parcheggi riservati e continuità del percorso pedonale;
- disponibilità di istruttori qualificati nell'insegnamento dello sci a persone con disabilità e relativi contatti;
- presenza di attrezzature adatte, come ausili per la mobilità o strumenti di supporto all'equilibrio;
- percorsi accessibili sia all'interno delle strutture sia sulle piste;
- servizi igienici, ristoro e aree comuni prive di barriere architettoniche;
- modalità di prenotazione online semplificate e supportate da assistenza, eventualmente con filtri per esigenze specifiche.

In questa prospettiva, l'accessibilità informativa è da intendersi non solo come eliminazione degli ostacoli tecnologici, ma come diritto alla conoscenza e all'autodeterminazione, coerente con i principi espressi nella Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, in particolare agli articoli 9 e 21.

3.2 Personalizzazione dell'esperienza

L'informazione accessibile costituisce la base su cui costruire una progettazione turistica inclusiva, capace di valorizzare la diversità delle persone e di offrire percorsi esperienziali realmente adattabili alle esigenze specifiche del maggior numero di utenti possibile. In tal senso, il principio di personalizzazione si affianca a quello di universalità, configurando un approccio che - come indicato dall'approccio dell'Universal Design - non mira a standardizzare l'esperienza, ma a renderla flessibile, modulare e aperta.

Applicare questa visione alla fruizione di un comprensorio sciistico significa predisporre un sistema in grado di rispondere in maniera puntuale, tempestiva e sensibile alle esigenze individuali: non solo in termini di accesso fisico agli impianti, ma anche

rispetto alle modalità relazionali, informative e organizzative dell'intera esperienza. Ad esempio, una persona ipovedente o non vedente dovrebbe poter:

- prenotare con anticipo un maestro-guida specializzato nella comunicazione durante la sciata;
- definire un punto di incontro assistito e sicuro, facilmente localizzabile all'arrivo;
- ricevere informazioni vocali o tattili relative ai percorsi, agli impianti e ai servizi disponibili.

Allo stesso modo, una persona con disabilità motoria potrebbe necessitare di:

- spazi dedicati per il cambio dell'attrezzatura;
- impianti di risalita compatibili con l'ausilio utilizzato;
- personale formato al supporto nella salita e nella discesa, secondo procedure codificate.

La personalizzazione, in questo senso, non è da intendersi come "eccezione" o adattamento successivo, ma come criterio originario di progettazione, che anticipa e previene l'esclusione. Ciò è in linea con le raccomandazioni internazionali espresse da organizzazioni quali l'Organizzazione Mondiale del Turismo (UNWTO), che promuove una visione del turismo come diritto universale, e incoraggia pratiche orientate all'inclusione attiva delle persone con disabilità.

4. Fase 2: Arrivo e accoglienza

4.1 Accoglienza sul posto

Una volta giunti nella località sciistica, l'esperienza dell'utente con disabilità entra nella fase dell'accoglienza sul posto, in cui si intrecciano aspetti logistici, relazionali e ambientali.

Questo momento rappresenta un nodo centrale nella costruzione di un'esperienza inclusiva e positiva, in cui la qualità percepita dei servizi dipende fortemente dalla continuità dell'accessibilità tra trasporto, infrastrutture e servizi di supporto.

L'accesso fisico all'area sciistica costituisce un primo elemento di attenzione. Che l'utente giunga con mezzi pubblici o navette dedicate, oppure con mezzi privati, devono essere garantite condizioni di fruibilità immediate e sicure. I parcheggi accessibili devono essere ubicati in prossimità degli impianti, avere fondo piano, stabile e privo di ostacoli, e – laddove possibile – risultare coperti, così da offrire protezione in condizioni climatiche avverse.

La variabilità meteorologica, tipica degli ambienti montani, incide direttamente sulla mobilità locale: la presenza di neve impone soluzioni per il trasporto in sicurezza di dispositivi come monosci, carrozzine da neve o attrezzature adattate; in assenza di neve, l'utilizzo di superfici sintetiche (es. *synthetic snow surface*) può garantire la continuità dei percorsi, evitando barriere e rischi di scivolamento.

L'accoglienza, tuttavia, non si esaurisce nell'adeguamento fisico degli spazi. Essa si manifesta soprattutto attraverso un sistema articolato di servizi di supporto, pensati per rispondere in maniera flessibile e puntuale alle esigenze individuali.

Tra questi si annoverano:

- totem o dispositivi di chiamata per richiedere assistenza;
- possibilità di incontro con l'istruttore o guida specializzata in un punto convenuto, accessibile e facilmente individuabile;
- infopoint attrezzati e privi di barriere, con personale formato e competente nella comunicazione con persone con diverse disabilità;
- servizi igienici, bar, biglietterie, aree di attesa e ristoro pienamente accessibili e ben segnalati;
- noleggio di attrezzature adattate, con possibilità di personalizzazione secondo le abilità e le preferenze dell'utente.

La fase di accoglienza, dunque, si configura come una interfaccia tra il paesaggio e l'individuo, dove l'ambiente costruito e il fattore umano collaborano per garantire continuità dell'esperienza, autonomia decisionale e sicurezza percepita. Que-



Accessibilità e fruizione in un'area di ristoro.

sto approccio risponde pienamente ai criteri dell'accessibilità universale, così come delineata dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità (art. 9), e si colloca nel solco delle raccomandazioni dell'Universal Design, che mirano a rendere ogni fase dell'esperienza turistica inclusiva, flessibile e di alta qualità.

In sintesi, accogliere significa creare condizioni abilitanti, capaci di trasformare il soggiorno in montagna da semplice possibilità tecnica in esperienza di appartenenza e partecipazione, anche in contesti climaticamente e topograficamente complessi.

5. Fase 3: Impianti e piste

L'accesso agli impianti rappresenta un momento cruciale nel percorso dell'esperienza sciistica per le persone con disabilità, in quanto segna la transizione dall'ambiente di partenza alla dimensione attiva dell'attività sportiva. Questa fase richiede una progettazione attenta sotto molteplici profili: infrastrutturale, organizzativo, umano e ambientale.

5.1 Ingresso agli impianti

L'accessibilità deve essere garantita fin dal primo punto di contatto con le infrastrutture. I varchi di ingresso devono essere privi di tornelli tradizionali e sostituiti da sistemi automatici con battenti scorrevoli o aperture sufficientemente ampie da consentire il passaggio di carrozzine, monosci e altri dispositivi. La complanarità tra marciapiede e piano di accesso o, in alternativa, la presenza di rampe mobili rappresentano elementi fondamentali per evitare ostacoli nella fase di imbarco.

Un elemento imprescindibile è la presenza di personale formato, in grado di fornire assistenza nei momenti critici – imbarco, sbarco, orientamento – e di mediare tra le esigenze dell'utenza con disabilità e le caratteristiche tecniche degli impianti. La formazione dello staff deve essere continua e specifica, con riferimento alle principali tipologie di disabilità e alle pratiche inclusive.



5.2 Tipologie di impianti e relative modalità di accesso

La varietà degli impianti influisce in modo significativo sulle modalità di fruizione:

- Impianti scoperti innevati (es. skilift, t-bar lift, seggiovie) sono generalmente accessibili esclusivamente con l'uso di dispositivi da neve come il monosci. Richiedono la presenza di neve naturale o, in alternativa, l'impiego di superfici sintetiche idonee (*synthetic snow surface*).
- Impianti coperti (es. cabinovie, funivie) offrono un livello di accessibilità superiore, consentendo l'imbarco diretto in carrozzina. In tali casi, la continuità del piano di calpestio è determinante.

5.3 Influenza delle condizioni meteorologiche e transizione tra dispositivi

Le condizioni meteorologiche e di innevamento costituiscono un fattore determinante. In presenza di neve, l'utilizzo di monosci, dualski o snow kart permette la mobilità su pista; in assenza di neve, invece, l'accesso deve essere garantito tramite percorsi in materiale sintetico (*synthetic snow surface*).

Fondamentale è dunque la flessibilità del sistema, che deve prevedere punti di cambio dispositivo attrezzati, coperti e riscaldati, in cui l'utente possa passare dalla carrozzina al monosci o viceversa in condizioni di comfort e sicurezza. La presenza di aree attrezzate per il trasferimento assistito rappresenta un valore aggiunto in questa fase.

5.4 Stazioni intermedie e rifugi

Le stazioni intermedie, i rifugi alpini e le aree di ristoro lungo il percorso rappresentano punti di sosta e socializzazione imprescindibili. Tuttavia, la loro accessibilità è spesso limitata per chi utilizza ausili da neve. È quindi consigliata la dotazione di carrozzine di cortesia presso tali punti strategici, per consentire all'utente di effettuare il passaggio da superfici innevate a pavimentazioni interne senza dover abbandonare l'esperienza.



Accessibilità all'uscita della stazione principale (stazione intermedia) di Madrisa-Klosters.

Questi dispositivi temporanei, se ben gestiti, migliorano l'autonomia, riducono il carico assistenziale e favoriscono una piena inclusione anche negli spazi non direttamente collegati alle attività sportive.

5.5 Attrezzature adattate e supporto tecnico

Una piena accessibilità implica infine la disponibilità di attrezzature adattate, come monosci, dualski, snow kart, stabilizzatori o ausili sensoriali, tutte personalizzabili in base alle esigenze dell'utente. I centri di noleggio devono garantire non solo la disponibilità di tali dispositivi, ma anche un servizio tecnico qualificato per l'adattamento, la manutenzione e l'eventuale riparazione.

A ciò si aggiunge il ruolo centrale degli istruttori specializzati, formati secondo i protocolli previsti da enti come l'International Paralympic Committee (IPC). La loro presenza consente di strutturare percorsi individualizzati, sicuri e progressivi, valorizzando le capacità motorie, cognitive e relazionali di ogni persona.

Dal punto di vista normativo, oltre al sistematico ricorso ai principi dello Universal Design così come inteso e delineato nel Capitolo 1, la ISO 21902:2021 (Tourism and related services – Accessible tourism for all) fornisce utili indicazioni sulle attrezzature e sui servizi in modo da garantire una fruizione autonoma, sicura e piacevole da parte di ogni persona, indipendentemente dalla condizione di disabilità.

In sintesi, rendere accessibili gli impianti e le attrezzature significa trasformare la montagna in uno spazio capace di accogliere tutte le forme di corporeità, offrendo soluzioni che non si limitano a “permettere” l'accesso, ma che abilitano l'esperienza e la relazione con l'ambiente naturale in modo pieno e dignitoso.

5.6 Transizione tra i dispositivi

Uno degli aspetti fondamentali riguarda il passaggio tra i diversi ausili utilizzati durante l'attività. Il ritorno agli impianti può richiedere, ad esempio, il trasferimento dal monosci alla carrozzina, operazione che deve avvenire in spazi protetti, pianeg-

gianti e ben attrezzati, preferibilmente con la presenza di personale qualificato a garantire comfort e sicurezza. Dove necessario, devono essere disponibili dispositivi di cortesia o postazioni di appoggio per il cambio dell'ausilio.

5.7 Rientro agli spazi comuni

Il rientro ai luoghi comuni (parcheggio, biglietteria, area ristoro) deve avvenire tramite percorsi accessibili, segnalati e riscaldati o sgombrati dalla neve, che garantiscano la massima continuità dell'esperienza. Questo percorso non deve essere percepito come una fase di "disimpegno", ma come un momento in cui la persona può riflettere sull'esperienza vissuta, condividerla con altri e concludere il proprio percorso in modo positivo.

5.8 Servizi post-esperienza

È inoltre fondamentale la presenza di servizi di supporto post-attività, quali:

- aree per il recupero fisico (con panchine, coperture, fontanelle),
- spogliatoi accessibili e riscaldati,
- docce e bagni fruibili senza barriere,
- assistenza per il carico degli ausili sui mezzi di trasporto,
- punti informativi per fornire *feedback* o richiedere ulteriore supporto.

Questi elementi, seppur spesso trascurati, contribuiscono in modo sostanziale alla qualità complessiva dell'esperienza e alla possibilità di trasformare l'attività sportiva in un rito ricorrente, sicuro e gratificante.

5.9 Valutazione e continuità

Infine, la fase di rientro dovrebbe includere opportunità per la valutazione dell'esperienza: questionari accessibili, interviste brevi o momenti di confronto informale con il personale possono fornire elementi preziosi per il miglioramento continuo del servizio. Inoltre, laddove possibile, è utile offrire proposte per un ritorno futuro, rafforzando il senso di appartenenza e continuità.

5.10 Restituzione e comunicazione dell'esperienza

La fase finale dell'esperienza sciistica accessibile non si esaurisce con il rientro fisico, ma prosegue idealmente attraverso la restituzione simbolica e narrativa dell'attività svolta. Documentare, raccontare e condividere ciò che è stato vissuto permette non solo di valorizzare l'esperienza individuale, ma anche di contribuire a una più ampia cultura dell'accessibilità e dell'inclusione.

Per molte persone con disabilità, la possibilità di vivere in montagna un'attività sportiva significativa rappresenta un momento di grande impatto emotivo, fisico e relazionale. Promuovere la narrazione dell'esperienza – tramite immagini, video, diari di bordo, post sui social media o interviste – consente di rafforzare l'autostima, di alimentare un senso di identità positiva e di offrire modelli ispirativi ad altri potenziali fruitori. In quest'ottica, è auspicabile che le località sciistiche offrano spazi virtuali o fisici per la condivisione delle testimonianze, incentivando forme di racconto accessibili, plurali e autentiche.

5.11 Valutazione partecipata

La comunicazione post-esperienza è anche un momento chiave per raccogliere osservazioni, suggerimenti e valutazioni da parte degli utenti, familiari e accompagnatori. Strumenti come questionari inclusivi (scritti, orali o visivi), interviste guidate o *focus group* possono facilitare una valutazione partecipata della qualità dell'esperienza. Questi dati sono fondamentali per monitorare i servizi, identificare criticità ricorrenti, ma anche per valorizzare le buone pratiche esistenti.

5.12 Visibilità e advocacy

Infine, la restituzione dell'esperienza può avere un impatto più ampio sul piano sociale e istituzionale. Le storie di accessibilità riuscita, quando ben documentate e diffuse, stimolano la domanda pubblica di inclusione, rafforzano il ruolo dei territori impegnati nella sostenibilità sociale, e incoraggiano altri attori a intraprendere percorsi analoghi. In tal senso, la comunicazione non è solo una fase conclusiva, ma



diventa strumento di *advocacy*, cambiamento culturale e progettazione partecipata.

6. Livelli di accessibilità: Ski-Ability Basic, Comfort, Plus

Il sistema montano, con la sua specificità geografica, climatica e infrastrutturale, costituisce un banco di prova privilegiato per misurare il grado di maturità delle politiche di inclusione, accessibilità e sostenibilità. In questo contesto, il progetto Ski-Ability si propone come un paradigma innovativo e concreto, orientato alla costruzione di comprensori sciistici realmente aperti a tutte e tutti, indipendentemente dalle condizioni fisiche, sensoriali o cognitive degli utenti.

Attraverso l'elaborazione della flow-chain, strumento di lettura e progettazione dell'intera esperienza sciistica, si è potuto identificare e analizzare ogni fase – dall'accesso alle informazioni fino alla discesa in pista – evidenziando le condizioni tecniche, relazionali e ambientali necessarie per garantire una fruizione completa. Questo approccio sistemico consente di superare una visione frammentaria dell'accessibilità, mettendo invece al centro la continuità dell'esperienza, la qualità dei servizi e la dignità delle persone coinvolte.

In tale prospettiva si inserisce la proposta di una classificazione a tre livelli di accessibilità, che permette di graduare l'impegno dei comprensori e favorire un percorso di miglioramento continuo anche attraverso un'autovalutazione:

- **Ski-Ability Basic** identifica il livello minimo di accessibilità, con almeno una tratta fruibile e la presenza dei servizi essenziali nelle fasi preliminari (informazione, assistenza, servizi igienici e parcheggi accessibili).
- **Ski-Ability Comfort** amplia l'esperienza con più tratte accessibili, maggiore disponibilità di carrozzine di cortesia, riduzione dei cambi di dispositivo, presenza di personale formato e possibilità di accesso in orario esteso.

- **Ski-Ability Plus** rappresenta l'orizzonte più avanzato, in cui l'accessibilità diventa parte integrante dell'identità del comprensorio: attrezzature tecnologicamente evolute, soluzioni architettoniche innovative, coinvolgimento attivo delle comunità locali e strategie di inclusione radicate nel territorio.

Questa classificazione non è solo una griglia valutativa, ma uno strumento strategico di *governance*, capace di orientare scelte progettuali, investimenti pubblici e percorsi formativi. Essa riflette una visione in cui l'accessibilità non è più un onere marginale, ma un *driver* di sviluppo locale, di giustizia sociale e di coesione territoriale, perfettamente allineato con gli Obiettivi 3, 10, 11,17 dell'Agenda 2030, che invita a costruire insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili.

In ultima analisi, il modello Ski-Ability dimostra come lo sport e il paesaggio montano, ed in particolare quello alpino, possano essere luoghi di cittadinanza attiva, capaci di accogliere la pluralità dei corpi e dei bisogni, di promuovere benessere, appartenenza e autodeterminazione. Investire in accessibilità significa, in questo senso, investire in realtà *montagne* più giuste, più aperte e più umane.



Appendice : Sintesi Indicazioni operative e checklist per l'accessibilità dei comprensori sciistici

Questa sezione è una sintesi 'ibrida' che unisce le indicazioni operative con una *checklist* pratica, per fornire un quadro completo delle azioni necessarie a rendere un comprensorio sciistico accessibile a persone con disabilità.

Si basa sulla **flow-chain**, che articola l'esperienza utente in tre fasi principali: informazioni preliminari, accoglienza e utilizzo degli impianti.

1. Fase: Pre-trip info (Informazioni preliminari)

Indicazioni operative: La fase preliminare è il punto di partenza dell'esperienza inclusiva. Spesso sottovalutata, è cruciale perché permette all'utente con disabilità di pianificare il proprio viaggio in autonomia e sicurezza. Per questo, è fondamentale che i canali informativi, in primis i siti web, siano conformi allo **European Accessibility Act**. Questo significa che i contenuti devono essere fruibili da persone con disabilità visive, uditive, motorie o cognitive grazie a una corretta strutturazione, alternative testuali e compatibilità con i lettori di schermo.

Oltre alla forma, anche il contenuto deve essere dettagliato e completo, fornendo informazioni specifiche su **modalità di trasporto accessibile, disponibilità di istruttori qualificati e attrezzature adattate**.

L'approccio deve seguire il principio del **Universal Design**, che non mira a standardizzare l'esperienza, ma a renderla flessibile e adattabile alle diverse esigenze.

Per esempio, una persona non vedente dovrebbe poter prenotare in anticipo un maestro-guida specializzato, mentre una persona con disabilità motoria necessiterebbe di spazi dedicati per il cambio attrezzatura.

L'accessibilità informativa si traduce così nel diritto alla conoscenza e all'autodeterminazione, come sancito dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità.

Checklist Azione per Azione:

- Verifica che il sito web del comprensorio rispetti lo **European Accessibility Act**.
- Assicurati che i contenuti siano compatibili con **screen reader** e navigabili da tastiera.
- Includi nel sito informazioni chiare su:
 - **modalità di trasporto accessibile e parcheggi riservati.**
 - **disponibilità di istruttori qualificati.**
 - **presenza di attrezzature adattate.**
 - **percorsi accessibili** su piste e nelle strutture.
 - **servizi igienici** e aree comuni senza barriere.
- Rendi le **prenotazioni online** semplici e supportate da assistenza.
- Offri la possibilità di personalizzare l'esperienza, ad esempio consentendo di **prenotare un maestro-guida** specializzato o **spazi dedicati**.

2. Fase: Arrivo e accoglienza

Indicazioni operative: Una volta giunto sul posto, l'utente con disabilità deve trovare una continuità logistica e relazionale tra i vari servizi. I **parcheggi accessibili** devono essere strategicamente posizionati vicino agli impianti, con un **fondo piano, stabile e privo di ostacoli**.

In ambienti montani, la variabilità meteorologica è un fattore critico; per questo, i parcheggi dovrebbero essere preferibilmente **coperti**, e percorsi alternativi in assenza di neve devono essere garantiti tramite l'uso di **superfici sintetiche** (es. **synthetic snow surface**).

L'accoglienza, tuttavia, non si esaurisce nelle infrastrutture. È fondamentale un sistema di **servizi di supporto** che includa: **totem o dispositivi di chiamata** per l'assistenza, **infopoint attrezzati** con personale competente e la possibilità di noleggiare **attrezzature adattate**.

La fase di accoglienza è l'interfaccia tra l'ambiente e l'individuo, dove l'inclusività e la sicurezza percepita sono cruciali per un'esperienza positiva.

Checklist Azione per Azione:

- Garantisci che i **parcheggi accessibili** siano vicini agli impianti e che abbiano un **fondo stabile, piano e privo di ostacoli**.
- Valuta l'installazione di **superfici sintetiche** per assicurare la mobilità in assenza di neve.
- Predisponi **totem o dispositivi di chiamata** per richiedere assistenza.
- Organizza punti di incontro facilmente individuabili con gli istruttori.
- Forma il personale degli **infopoint** per comunicare con persone con diverse disabilità.
- Assicura che **servizi igienici, bar e biglietterie** siano pienamente accessibili e ben segnalati.
- Offri il servizio di **noleggio di attrezzature adattate**, con possibilità di personalizzazione.

3. Fase: Accesso agli impianti e utilizzo delle piste

Indicazioni operative: Questa fase rappresenta la transizione all'attività sciistica vera e propria e richiede una progettazione attenta a livello infrastrutturale, organizzativo e umano. Gli accessi agli impianti devono essere privi di barriere: i tornelli tradizionali devono essere sostituiti da **sistemi automatici con battenti scorrevoli** o aperture ampie.

È essenziale la **complanarità** del percorso o, in alternativa, la presenza di **rampette**

mobili per superare eventuali dislivelli. La **presenza di personale formato** è un elemento imprescindibile per assistere l'utente durante l'imbarco e lo sbarco.

È fondamentale la flessibilità del sistema, che deve gestire la transizione tra ausili diversi (es. carrozzina e monosci). I **punti di cambio dispositivo** devono essere **attrezzati, coperti e riscaldati** per garantire sicurezza e comfort.

Lungo il percorso, le stazioni intermedie e i rifugi dovrebbero essere dotati di **carrozze di cortesia**, consentendo all'utente di spostarsi dalle superfici innestate alle pavimentazioni interne senza interruzioni. Infine, la piena accessibilità si ottiene solo con la disponibilità di **attrezzature adatte** personalizzabili e con un **servizio tecnico qualificato** per la manutenzione.

Checklist Azione per Azione:

- Rimuovi i tornelli tradizionali e installa **systemi automatici con battenti scorrevoli** o varchi ampi.
- Assicurati che ci sia **complanarità** tra piano di calpestio e l'accesso agli impianti, o installa **rampette mobili**.
- Garantisci la **presenza di personale formato** per assistere all'imbarco e allo sbarco
- Predisponi **punti di cambio dispositivo attrezzati, coperti e riscaldati**.
- Fornisci **carrozze di cortesia** nei rifugi e nelle stazioni intermedie.
- Metti a disposizione una gamma di **attrezzature adatte** (monosci, dualski, snow kart, stabilizzatori).
- Offri un **servizio tecnico qualificato** per la personalizzazione e la manutenzione degli ausili.
- Collabora con **istruttori specializzati** formati per l'insegnamento a persone con disabilità.

Classificazione dei livelli di accessibilità

Per misurare e migliorare l'impegno verso l'inclusione, il progetto **Ski-Ability** propone tre livelli di classificazione:

- **Ski-Ability Basic:** Livello minimo. Una singola tratta fruibile e la presenza di servizi essenziali (informazioni, assistenza, servizi igienici e parcheggi accessibili).
- **Ski-Ability Comfort:** Livello intermedio. Amplia l'esperienza con più tratte accessibili, maggiore disponibilità di **carrozzine di cortesia**, riduzione dei cambi di ausilio e personale formato.
- **Ski-Ability Plus:** Livello avanzato. L'accessibilità è parte integrante del comprensorio, con attrezzature tecnologicamente avanzate e soluzioni architettoniche innovative.

Questa classificazione non è solo una valutazione, ma uno **strumento strategico di governance** che orienta investimenti e percorsi formativi. Scegliere di investire nell'accessibilità significa rendere le montagne luoghi di cittadinanza attiva e promuovere benessere e autonomia per tutti.

Per fornire un quadro completo delle azioni necessarie a rendere un comprensorio sciistico accessibile a persone con disabilità, si è adottata una **flow-chain** che è il modello **Ski-Ability**. Questa articola l'esperienza utente in **tre fasi principali**: informazioni preliminari, accoglienza e utilizzo degli impianti.





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI BRESCIA